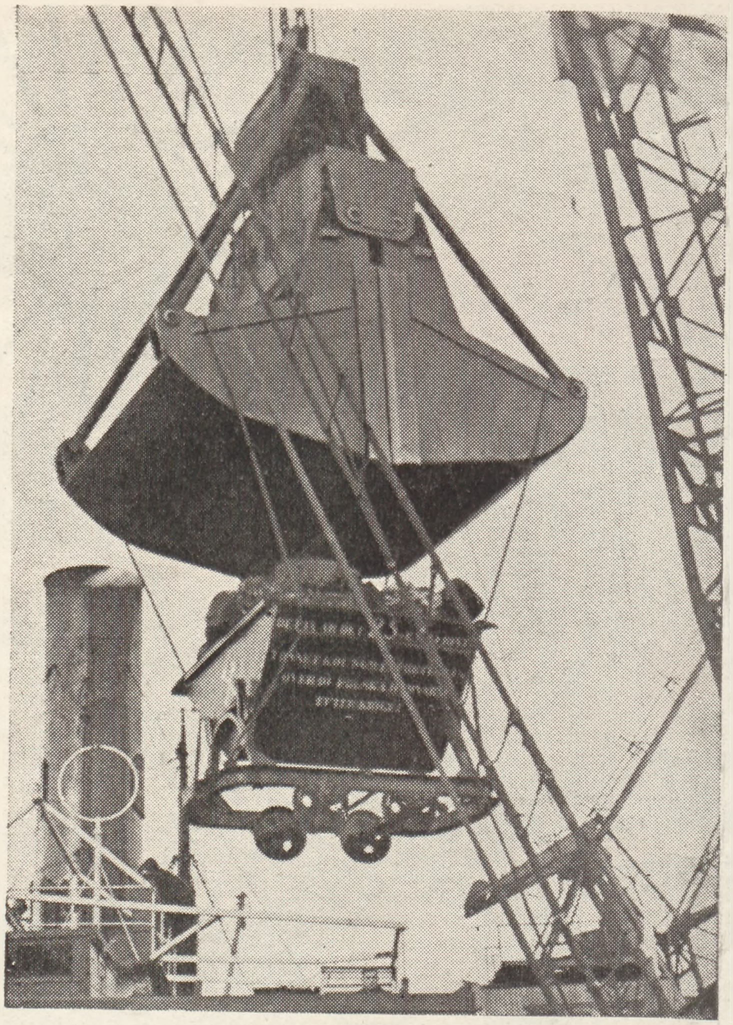
MORZE MARYNARZ POLSKI



Nr 2
CENA 30 ZŁ
LUTY 1949



Jubileuszowa, 25-milionowa tona węgla odbywa w porcie gdańskim swą podróż powietrzną z wagonu do ładowni.

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

Jak mi tu jeden kolega podpowiada „wszystko jest dobre, co się dobrze kończy" — o tym przekonałem się już nie jeden raz, a ostatnio znowuż to samo. Bo i rzeczywiście — weźcie Redaktorze chociażby taki stary rok. Niby nic, a skończył się pierwszorzędnie nie tylko dlatego, że w przewidzianym terminie, ale i w ogóle też. Stwierdziłem to z całkowitą pewnością, kiedy poznałem pewne cyfry, które (jak to mówią) najlepiej mówią. A co mówią, to ja tu zaraz powiem.

Otóż tak: po pierwsze — pasażerowie. W ciągu jednego roku plan przewozu pasażerów, że się tak wyrażę, został przekroczony i wykonany w 125%. A co do towarów, to też poszło zupełnie nieźle, bo na tym koncie zapisanych zostało okrągło 130%. Nie chciałbym się zbytnio „wyszczególniać", bo list ten wyglądałby jak główna tabela wygranych na loterii — same cyfry i cyfry — ale tak, dla przyzwoitości podam, że ogółem na pokładach polskich statków przewieziono 1 759 863 tony towarów i 35 022 pasażerów, przy czym wagę tych ostatnich trudno mi jest podać ze względów zrozumiałych skądinąd.

Oczywiście, jak to już w życiu bywa towary te były raz w przywozie raz w wywozie a w każdym wypadku dały zatrudnienie naszym portom, z których sam tylko Gdynio-Gdańsk przeładował strasznie dużo. Zaraz określę to bliżej, bo mam gdzieś zapisane. O — jest! Więc Gdynio-Gdańsk przeładował ogółem 12 730 473 tony. Gdybyśmy załadowali to na wagony, utworzyłby się taki pociąg, że nie byłoby widać ani początku, ani końca i jeszcze kawałek. Tak, jak udało mi się to obliczyć, to w każdym bądź razie pociąg ten sięgałby z Gdyni do Warszawy i jeszcze trochę byłby zagięty.

Sam już nie wiem, jak to będzie wyglądało na przyszły rok o tej samej porze, kiedy sprawność techniczna naszych portów jeszcze się podniesie i kiedy naszej flocie handlowej przybędzie kilka nowych jednostek.

Właśnie inż. Polak, który, jak sama nazwa wskazuje, jest polskim inżynierem, wraz ze swymi współpracownikami opracował plany i skonstruował maszyny do naszych rudowęglowców. Maszyny te zostaną już wkrótce wmontowane na „Sołdku" i „Jedności Robotniczej". Mało tego — Stocznia Gdańska reperując statki otrzymane w ramach reparacyj wojennych, wczesną wiosną wykończy remont m/s „Warta" o nośności 8 500 ton DWT, po czym „Warta" popłynie sobie do Indii, utrzymując z tym krajem regularną żeglugę.

Całkowicie, ale to absolutnie niezależnie od tego, w początkach mają przybędzie „świeżo upieczona" jednostka o wyporności 1 460 DWT (zbudowana na podobieństwo „Pucka"). Jednostka ta, która na razie nie nosi żadnej nazwy, nosiadać będzie długość 232 stopy, szerokość 36 stóp, nie licząc stóp kapitana i załogi.

Jeśli chodzi o ub. rok, tylko to chciałem jeszcze powiedzieć, że w tym czasie złowiono 48 500 ton ryb. Jeśli ktoś kiedyś, za przeproszeniem łapał ryby, to wie co to znaczy. Pod względem wartości pieniężnej, plan roczny wykonano na 102 — oczywiście procent.

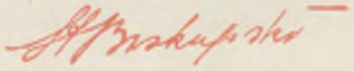
Z początku, jak sami Redaktorze widzieliście, wcale nie chciałem podawać cyfr, ale co zrobić, kiedy to samo jakoś tak wychodzi. Chciałbym bowiem, jak to się mówi zaznaczyć i podkreślić również i osiągnięcia w innych działach naszej gospodarki na Wybrzeżu. Taka chociażby żegluga rzeczna. Wpływy z tej żeglugi wyniosły za ubiegły rok okrągło 123 000 000 złotych, z czego na przewóz pasażerów przepada, przepraszam — nic nie przepada, a tylko przypada 13 000 000 złotych, a na towary i ich przechowywanie reszta. Jak widać tych sto milionów z kawałkiem też piechotą nie chodzi, a korzysta z naszych transportów rzecznych.

Poza tym jeszcze coś chciałem powiedzieć. Aha! Kołobrzeg! Ten to właśnie Kołobrzeg, nasz benjaminek portowy w czasie swej niespełna rocznej pracy przyjął 521 statków o pojemności 781 tys. NRT. Mam wrażenie, że jak na jednorocznego beniaminka jest to zupełnie niezły wynik.

Ale a propos „koło brzegu" — mam tu jeszcze takie dane że w żegludze przybrzeżnej przewieziono ogółem 263 917 pasażerów obojga płci oraz 3 219 ton towarów.

A teraz jeszcze parę słów z innej, jak to się mówi, beczki, a mianowicie: Ministerstwo Żeglugi zawarło porozumienie ze „Svenska America Linien", na mocy którego uruchomione zostały nowe regularne połączenia z Meksykiem, Kanadą i Kubą. Wprawdzie na razie w podróż się nie wybieram, bo i tak codziennie jeżdżę trolleybusem, że aż boki bolą, ale zawsze cieszę się, że z tą komunikacją u nas jest coraz lepiej i lepiej.

Na razie ściskam dłoń





W Gdańsku odbyła się uroczystość wręczenia nagród artystycznych Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Kultury i Sztuki za rok 1948. Na zdjęciu Edwin Jędrkiewicz, nagrodzony za działalność w dziedzinie literatury.



Inż. Polak wraz z najbliższymi współpracownikami opracowuje plany maszyn okrętowych. Konstrukcja i budowa maszyn tych w Polsce otwiera nowe możliwości w naszym budownictwie okrętowym.



BOLESŁAW BIERUT
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZYDENT
BOLESŁAW
BIERUT

Piątego lutego 1947 r. Sejm Ustawodawczy wybrał na Prezydenta R. P. ob. Bolesława Bieruta, dotychczasowego Przewodniczącego Krajowej Rady Narodowej. Na Kongresie Jedności, 21 grudnia ub. r. Prezydent Bierut obrany został Przewodniczącym Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Te dwa wielkie fakty i te dwie najwyższe godności jakie naród polski i polska klasa robotnicza powierzyły Bolesławowi Bierutowi, są dowodem największego uznania dla jego zasług w dziele wywalczenia Niepodległości i jej utrwalenia, w wielkim dziele zjednoczenia polskiego ruchu robotniczego, jako podstawy rozwoju naszej Ojczyzny.

Bolesław Bierut jako Prezydent Państwa i jako Przewodniczący PZPR, cieszy się wielkim zaufaniem i miłością polskiej klasy robotniczej, ludu polskiego, całego narodu. Zaufanie to oparte jest na wielkich i doniosłych czynach Bolesława Bieruta, który całe swoje życie poświęcił sprawie wyzwolenia społecznego i narodowego oraz rozkwitu narodu polskiego.

* * *

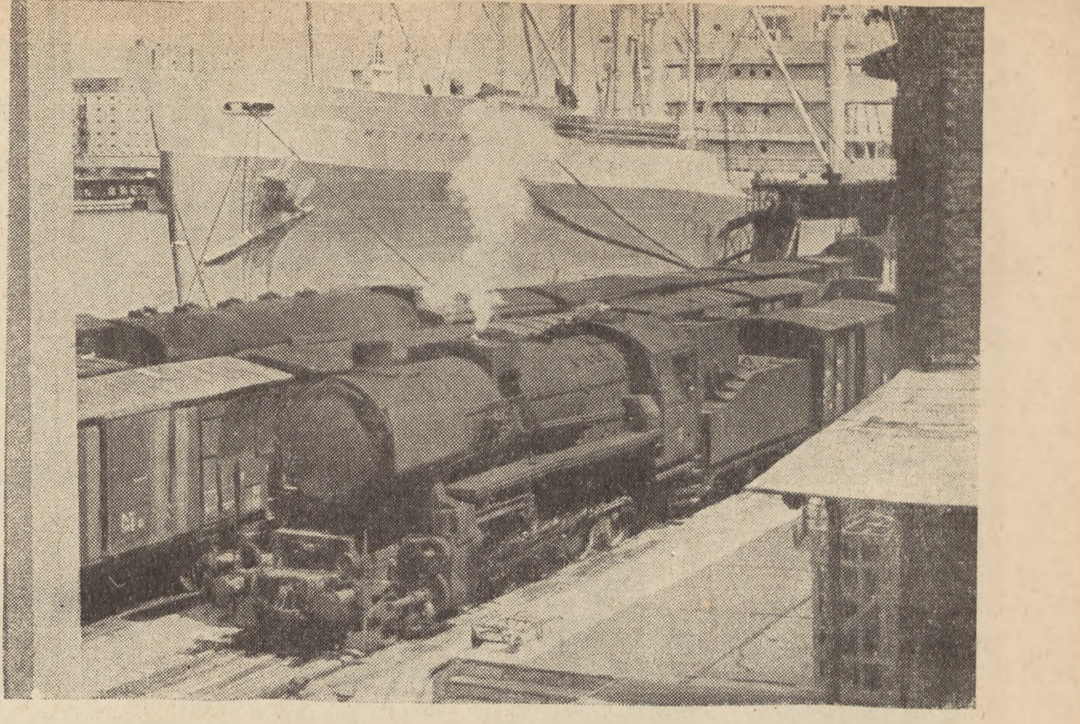
Bolesław Bierut, syn drobnego rolnika z Tarnobrzeskiego, miał ciężkie i twarde dzieciństwo. W walce o codzienny chleb, w ciężkiej pracy fizycznej, hartował się jego charakter i wola.

Od wczesnych lat bierze udział w walce z zaborcą i w roku 1905 za aktywny udział w strajku uczniowskim, zostaje usunięty ze szkoły. Represje caratu nie potrafiły jednak złamać młodzieńca. Staje on do pracy w zawodzie murarskim, później roznosi gazety i pracuje jako zecer w lubelskiej drukarni, aby wreszcie swe siły poświęcić krzewieniu idei spółdzielczych. Zostaje też jednym z najczynniejszych działaczy lubelskiego towarzystwa postępowego „Przyszłość" i zajmuje następnie kierownicze stanowisko w Lubelskiej Spółdzielni Spożywców. W okresie późniejszym, Bolesław Bierut, pracuje w Warszawskim Związku Kooperatyw Robotniczych i organizuje szereg nowych spółdzielni robotniczych w Zagłębiu Dąbrowskim.

Za swą rewolucyjną działalność, jako wybitny działacz robotniczy, zostaje osądzony w więzieniu. Nie potrafił go złamać carat, nie zdołał tego dokonać i reżym sanacyjny. Po wyjściu z więzienia nadal walczy w szeregach klasy robotniczej przeciwko faszyzacji kraju, walczy o postęp i wyzwolenie społeczne ludu polskiego. Kilkakrotnie aresztowany, zostaje w roku 1933 skazany na 7 lat więzienia.

Bolesław Bierut wyłamuje się wraz z innymi we wrześniu 1939 r z więzienia w Rawiczu, i od razu staje w pierwszym szeregu walczących z okupantem. Organizuje ludowy ruch oporu i wiosną 1943 r. przybywa do Warszawy, gdzie jest jednym z czołowych działaczy Polskiej Partii Robotniczej, jest współorganizatorem Gwardii Ludowej i za wielkie zasługi położone w organizowaniu robotniczego ruchu oporu dla walki z okupantem, zostaje na historycznym tajnym posiedzeniu Krajowej Rady Narodowej w Sylwestra 1943-4, wybrany jej Przewodniczącym.

W cztery lata później, pierwszy Sejm Odrodzonej Polski, wyrażając wolę Narodu Polskiego wybiera Bolesława Bieruta na Prezydenta Państwa.



„SOŁDEK" „PORTOROB" „PORTOWIEC" „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA" „WALTER"

ADAM RAPACKI
MINISTER ŻEGLUGI

Rok 1945: Gruzy i zgliszcza, ruiny, miny i splątane żyły szyn — puste i zamulone, zasiane wrakami dźwigów i jednostek pływających baseny portowe. Ocalała reszta floty polskiej — daleko od kraju, w dyspozycji „rządu" londyńskiego. Inne statki przerobione i „ozdobione" niemieckimi nazwami — rozsiane po portach Rzeszy. Stocznie w gruzach. Ludzie morza przetrzebieni przez wojnę i prześladowania, rozrzuceni po całym świecie.

Rok 1948: Gdynia — Gdańsk. Właśnie załadowano w porcie 25 milionową tonę węgla po wojnie. Szczecin uzyskał nareszcie właściwą rolę — portu o szerokim zapleczu w pełni odbudowy, rozbudowy i przebudowy dla potrzeb kraju i dla swej przyszłej roli — portu Europy Środkowej, portu dorzecza Odry — roli, której nie spełniał w rękach niemieckich — w przedpokoju Berlina.

Małe porty przewyższają swoje rekordy przeładunku z czasów niemieckich. Odbudowa floty handlowej przekształca się już w jej rozbudowę. Po raz pierwszy w historii Polski rękami robotnika polskiego w polskich stoczniach zbudowano pierwsze statki pełnomorskie. Flota handlowa rośnie: tonaż przedwojenny przekroczony — osiąga możliwości coraz lepszego i sprawniejszego zaspakajania potrzeb morskich Polski i zaprzyjaźnionych sąsiadów, oraz zacieśnia więzy obu wielkich portów z ich naturalnym zapleczem w Polsce i w krajach Europy Środkowej, głównie w Czechosłowacji. Konkurencyjność portów polskich, ich wzrastająca sprawność i organizacja wzmagają ich obroty. Za przykładem pionierskim polskiej bandery, zachęcone rosnącymi obrotami i sprawnością portów — coraz bardziej zagęszczają się linie żeglugowe pod obcą banderą.

Stocznie tętnią życiem i po przebrnięciu ciężkiego i trudnego okresu odbudowy i organizacji przeszły do realizacji wieloletniego planu produkcji. Budują i remontują statki polskie i obce. Rybołówstwo polskie przekroczyło już znacznie przedwojenny poziom połowów.

W Szczecinie przekroczyliśmy plan przeładunków jeszcze w listopadzie, a w końcu tegoż miesiąca osiągnęliśmy 119%. W grudniu Szczecin osiągnął 8 milionową tonę przeładunku. W końcu roku przekroczył 13 200 tys. ton. W małych portach wykonano ponad 115% planu. Przewozy na własnych statkach osiągnęły już na 1 grudnia br. 119% planu. Stocznie wykonały roczny plan 15 listopada, a w końcu listopada przekroczyły go o 10%. Połowy wykonano w 118% planu. W porównaniu z rokiem 1946 osiągnięto wzrost:

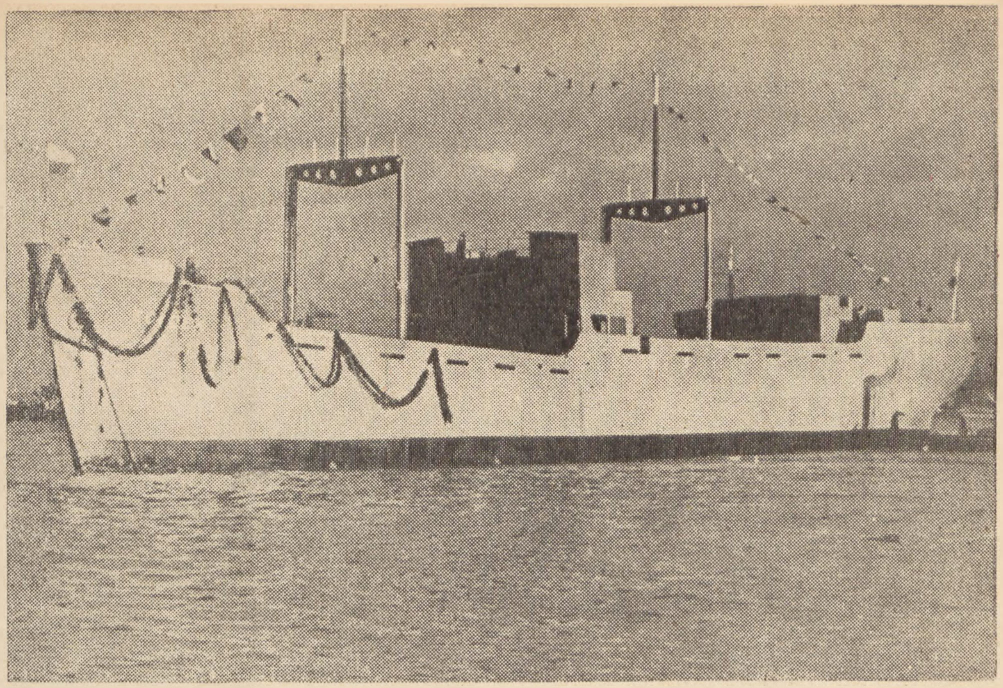
I. PRZEŁADUNKÓW:	
w Gdańsku - Gdyni - -	o 51 %
w Szczecinie - - - -	o 3648 %
w małych portach - - - (w por. z r. 1947)	o 442 %
II. PRODUKCJI STOCZNI: - -	o 287 %
III. PRZEWOZU NA WŁASNYCH STATKACH:	
pasażerów - - - -	o 1130 %
towarów - - - - -	o. 308 %
IV. WARTOŚCI POŁOWÓW DALEKOMORSKICH:	
- - -	o 1002 %

Z dumą patrzymy na miniony okres walki ciężkiej, lecz zwycięskiej: na okres odbudowy. Klasa robotnicza i pracownicy Wybrzeża i morza dobrze spełnili swój obowiązek.

Jeżeli podaję to zestawienie, obrazujące wysiłek trzech lat — to nie dla pustej reklamy resortu, ani nawet po to, żeby oddać należną sprawiedliwość robotnikom i pracownikom morza. Podaję po to, żeby łatwiej było wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Jakie to siły w niszczonym i deptanym przez pięć lat okupacji kraju zdołały dokonać takiego dzieła? Na czym budowaliśmy tak szybko — i na czym dalej i szybciej będziemy budować?

Nie trzeba wielu słów i papieru. Dobitniej mówią o tych siłach twórczych, o tym, co budowało i doskonaliło gospodarkę morską — nazwy. Nazwy wypisane na burtach pierwszych w historii statków pełnomorskich zbudowanych w Polsce. Nazwy przedsiębiorstw portowych. A więc po kolei: Co mówi nazwa pierwszego rudowęglowca? — „Sołdek" jest to nazwisko przodownika pracy, robotnika stoczniowego. Jest nazwiskiem, które mówi, że budowa floty w Polsce wyrosła z pracy robotników stoczniowych. Nie tylko z pracy w ogóle, ale właśnie z takiej pracy, w której są przodownicy, z pracy, którą robotnik wykonuje w pełnym i słusznym zrozumieniu jej pożytku dla wszystkich robotników, dla wszystkich pracujących, dla całego narodu. Z pracy, z której robotnik jest słusznie dumny, z pracy, w której gotów jest do największych wysiłków, do współzawodnictwa. Z pracy — do której robotnik ma socjalistyczny stosunek.



I nie tylko z pracy robotników stoczniowych — za robotnikami stoczniowymi stoją hutnicy, którzy dali im stal i żelazo, górnicy, którzy dali węgiel i którzy wypełnią węglem nowy statek, kiedy przekaże się go w ręce marynarzy. „Sołdek" jest tylko jednym z wielu nazwisk polskich robotników przodujących w pracy polskiej klasy robotniczej. Nazwa pierwszego statku — mówi o pierwszym warunku dotychczasowych i następnych sukcesów — o socjalistycznym wysiłku klasy robotniczej.

Nazwy następne — „Portorob", „Portowiec". Robotnicze Przedsiębiorstwo przeładunkowe państwowo-spółdzielcze i spółdzielnia pracy robotników portowych. Państwo ludowe i robotnicy portowi zbudowali te przedsiębiorstwa, w ciężkiej walce klasowej z kapitalistami, którzy jeszcze rok temu bogacili się pracą robotnika portowego i nie chcieli łatwo zrezygnować z wyzysku. Dziewięć miesięcy pracy nowej organizacji przeładunku pokazało — ile pieniędzy szło dawniej na prywatne zyski. Ale te miesiące pokazały więcej: pokazały prawie dwukrotny wzrost wydajności pracy — poprawę bytu robotnika, niemal zupełny zanik opłat obcym armatorom za zbyt długie postoje statków w porcie — tak częste dawniej. Udowodniły te miesiące wyższość pracy socjalistycznej, nad pracą w formach kapitalistycznych. Udowodniły postępową dla całej gospodarki narodowej rolę zwycięskiej walki klasowej robotnika wybrzeża z elementami kapitalistycznymi.

To jeszcze nie wszystko: nie tylko nowy stosunek do pracy i zapał robotników jest tajemnicą sukcesów przeładunkowych 1948 roku. Były one możliwe także dzięki temu, że nowa organizacja, zastąpiwszy wielu sobie-panów kapitalistycznych, ujęła organizację przeładunku i magazynowania w całym porcie — w jedne ręce i rozwiązywała ją planowo.

Planowość ta była jedną z podstaw wszystkich naszych sukcesów trzech minionych lat i będzie w latach następnych. O planowości, o wyższości gospodarki uspołecznionej nad kapitalistyczną, o znaczeniu robotniczego zwycięstwa w walce klasowej — mówią nazwy przedsiębiorstw przeładunkowych.

I jeszcze jedna nazwa — którą robotnicy stoczniowi uchwalili umieścić na drugim rudowęglowcu — „Jedność Robotnicza".

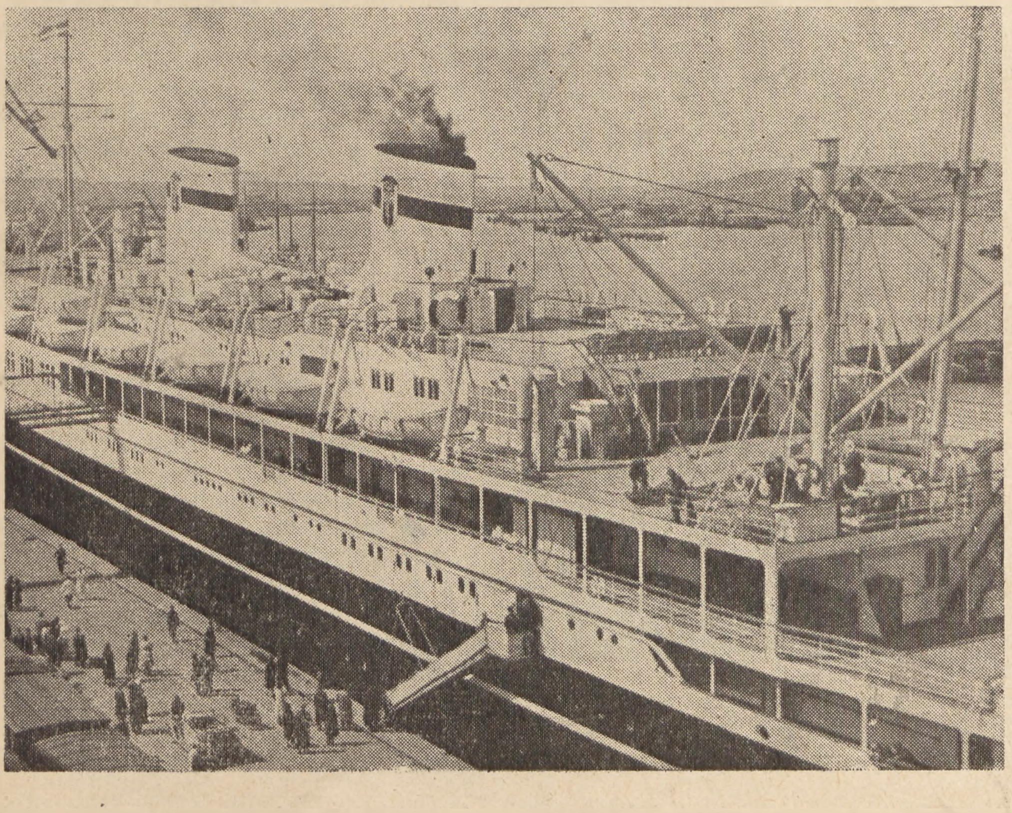
Nazwa, która mówi, że i skuteczność wysiłku klasy robotniczej i jej zwycięstwa w walce klasowej i jej socjalistyczny stosunek do pracy i zwycięstwa, zasady planowego gospodarowania — możliwe były dzięki jedności działania, dzięki nieomylnemu dążeniu do pełnej jedności klasy robotniczej, wreszcie osiągniętej. Na jedności działania budowaliśmy — na pełnej jedności będziemy budować jeszcze lepiej.

Ale nie tylko te nazwy mówią. Mówi wiele, wiele innych. Nazwy naszych portów Rzeczypospolitej: Gdańsk, Szczecin Kołobrzeg — przypominać zawsze będą historyczną drogę, jaką szła Polska do swego wybrzeża. Od wybuchu faszystowskiego zamachu na Gdańsk — pretekstu do światowej wojny — do zwycięstwa słusznej myśli politycznej polskiej klasy robotniczej w zdobytym przez Armię Radziecką Szczecinie, w odzyskanym przez Wojsko Polskie walczące u jej boku — Kołobrzegu, w zdobytym przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie — Gdańsku.

Te nazwy będą zawsze uczyć, że los Polski, nie może być oddzielony od losów wielkiej walki, którą na całym świecie toczą siły pokoju sprawiedliwości społecznej — przeciw wielkiemu wyzyskowi, uciskowi narodowemu, przeciw faszyzmowi i imperializmowi.

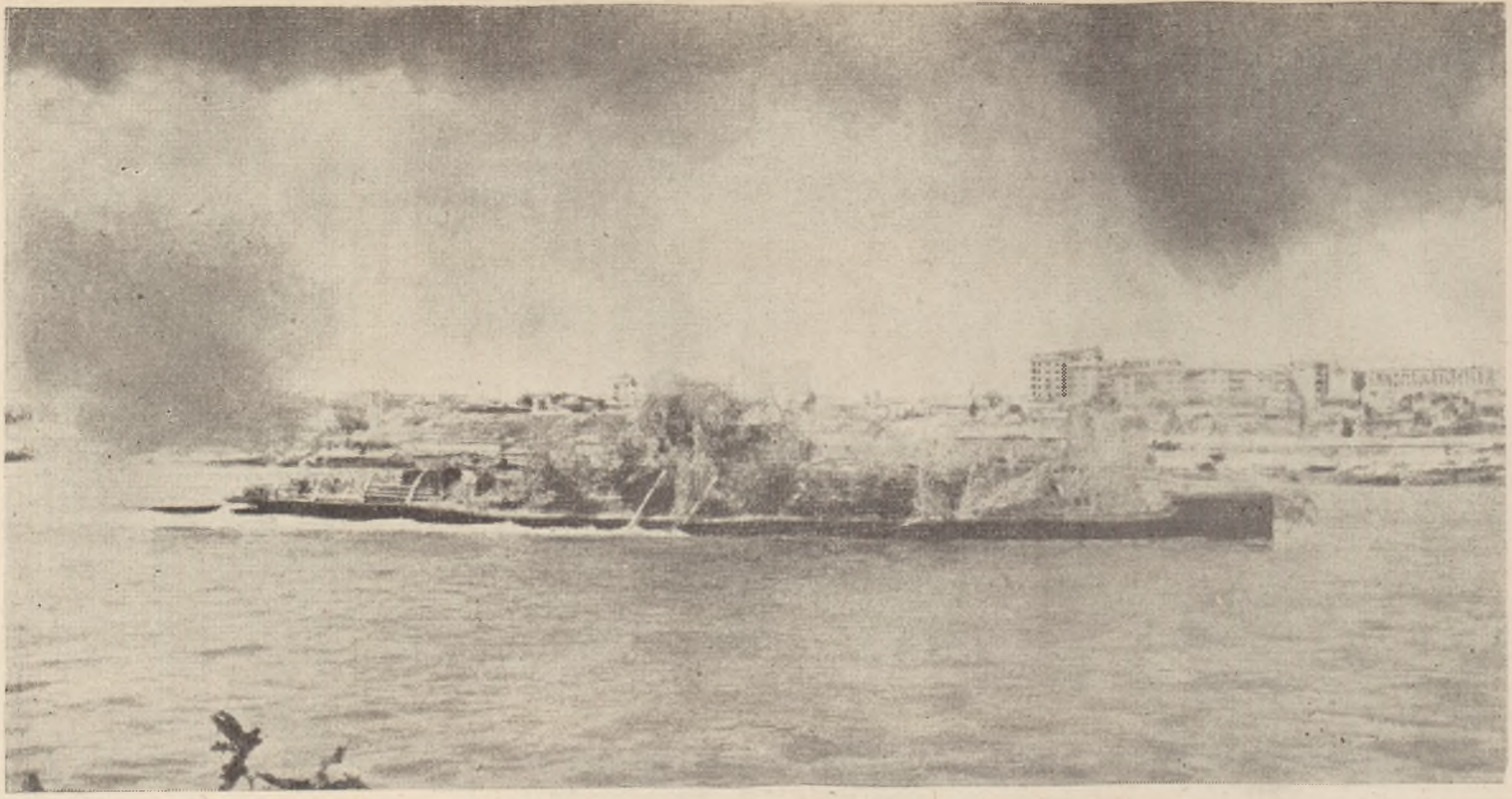
Na tej prawdzie opiera się i na morzu i na lądzie to co budujemy, to, że możemy budować, to że skutecznie możemy bronić tego, co budujemy i zbudujemy — przed zniszczeniem i grabieżą.

Nazwisko bojownika polskiego na tylu frontach tej wielkiej walki — nazwisko gen. Waltera na burcie statku przekazanego nam przez Związek Radziecki z odszkodowań wojennych jest jeszcze jednym symbolem prawdy o międzynarodowej walce o sprawiedliwą i lepszą przyszłość dla naszego i wszystkich narodów.



Dlatego — kiedy stawiamy sobie nowe zadania: walkę o najwyższą sprawność i najlepsze wyposażenie techniczne portów, budowę dużej, trzykrotnie większej w ciągu kilku lat floty, pracę nad wyzyskaniem w pełni bogactwa rybnego Bałtyku i znaczne zwiększenie połowów na dalekich morzach, wielką pracę wychowania i wyszkolenia naszych kadr marynarzy, techników stoczniowych, pracowników administracji, rybaków, kierowników i organizatorów uniemożliwienie wyzyskiwania pracy przez rodzimych, czy obcych kapitalistów w jakimkolwiek poważniejszym zakresie, w którymkolwiek z działów gospodarki morskiej — to rozumiemy, że to są zadania wielkie i trudne. Ale wiemy, że nigdy jeszcze nie było w Polsce takich sił, tylu spełnionych warunków i takiej świadomości, jak trzeba pracować, walczyć i zwyciężać — jak właśnie teraz.

ADAM RAPACKI



STALINGRAD

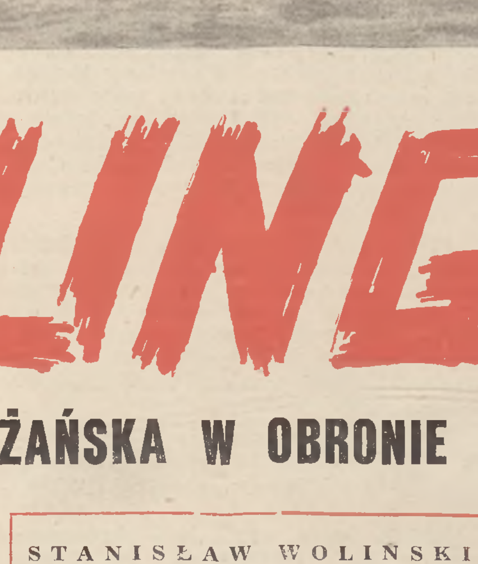
FLOTYLLA WOŁŻAŃSKA W OBRONIE GRODU STALINA

STANISŁAW WOLIŃSKI

Drugiego lutego 1943 r. zakończyła się największa bitwa ostatniej wojny — bitwa o Stalingrad. Rozegrana mistrzowsko przez Armię Radziecką, stała się przełomowym momentem II Wojny Światowej, stając się zarazem zmierzchem armii niemieckiej.

Słusznie nazywano Stalingrad „kluczem do Wołgi" i całego bogatego rejonu, ośrodka przemysłowo-rolniczego, źródła zaopatrzenia frontu. Rzeka była poza tym bardzo ważną strategicznie arterią komunikacyjną — odgrywała we wszystkich planach gospodarczych państwa radzieckiego czołową rolę, odciążając transport kolejowy, umożliwiając transporty ropy bakińskiej i embińskiej, zbóż Kubania, drzewa i wytworów przemysłowych Stalingradu, Kujbyszewa, Jarosławia, Kazania, Gorkiego. Przez połączenia kanałowe z Leningradem, znaczenie Wołgi, jako arterii komunikacyjnej, wzrosło jeszcze wydatniej, szczególnie w czasie wojny, kiedy wiele linii kolejowych znalazło się w bezpośredniej orbicie działań frontowych. Wiedzieli o tym dobrze Niemcy, atakując Stalingrad, ale jeszcze lepiej wiedzieli i pamiętali o tym żołnierze i marynarze radzieccy.

Właśnie to strategiczne znaczenie Wołgi spowodowało stworzenie na niej jednostek Marynarki Wojennej, znanych pod nazwą Flotylli Wołżańskiej.



Rozpoczęła ona swą działalność na długo przed ustaleniem się frontu na Wołdze, przeprowadzając konwoje statków w dół i w górę rzeki i osłaniając je przed atakami z powietrza.

Niemcy zbliżyli się do rzeki. Nie mogąc przerwać na niej komunikacji, postanowili unieruchomić ją w inny sposób. Ściągnęli samoloty, które otrzymały zadanie minowania nurtów i przystani. Zrzucano więc miny magnetyczne i akustyczne na różnych odcinkach między Astrachaniem i Saratowem.

Zadanie oczyszczenia tej arterii spadło właśnie na kutry trałowe flotylli. Miały one szczególnie wiele do roboty podczas dwumiesięcznego oblężenia Stalingradu, kiedy front oparł się na rzece, a rejon działania jednostek znalazł się w bezpośrednim zasięgu niemieckiej artylerii i lotnictwa.

Mimo to, dowództwo flotylli potrafiło zorganizować służbę obserwacyjno-meldunkową nad i na rzece, której zadaniem było wykrywanie nowozałożonych pól minowych. Opracowano regulaminy pływania i zorganizowano służbę specjalnych pilotów. Flotylla zespoliła się, okrzepła w tych walkach, stając się zwartą jednostką, której można było powierzyć wykonanie ważnych zadań w obronie Stalingradu.

Stalingrad się bronił, Stalingrad trwał, mimo tego, że Hitler rzucił nań setki i tysiące samolotów, dział, czoł-

gów, moździerzy, mimo tego, że walki o gród Stalina stały się, obok obrony Madrytu przez republikanów hiszpańskich, największym polem bitwy na świecie. 62 armia radziecka skupiła na sobie całą siłę i gwałtowność tych ataków, aby tymczasem za Wołgą można było przygotować siły i środki do skutecznej kontrofensywy.

Żołnierze radzieccy bronili każdej ulicy, każdego domu, każdej fabryki, bronili niemal każdej kupy gruzów. Gdy rósł napór niemiecki, wojska gen. Czujkowa cofały się ku rzece, aby w końcu zbudować tu na 27-mio kilometrowym odcinku niezmienną linię frontu. Rozbiły się na niej wszystkie niemieckie ataki. Stalingrad pozostał niezwyciężony.

W tym czasie jednostki flotylli spełniały cały szereg najróżnorodniejszych zadań, ściśle związanych z prowadzeniem obrony. Pierwszym z nich, a równocześnie jednym z najważniejszych było wspieranie artylerią pokładową walczących na lądzie oddziałów. Do okopów pierwszej linii przybyli więc błękitnobluzi obserwatorzy, których zadaniem było korygowanie ognia z jednostek. Było to tym bardziej potrzebne, że monitory i kanonierki musiały być cały czas zamaskowane, by nie stać się zbyt łatwym łupem niemieckiego lotnictwa, z którym też prowadziły równoczesną walkę, niszcząc w efekcie wrogie eskadry. Nierzadko też artyleria flotylli stawała do bezpośredniej walki z niemieckimi czołgami, szczególnie w tych momentach walki, gdy napór niemiecki był za wielki w porównaniu z możliwościami obrony.

Niekiedy jednak marynarze płynęli wprost przez Wołgę. Wiadomo wtedy było, że śpieszą na zagrożony odcinek, że za kilka minut ruszą na lądzie do walki wręcz z nacierającymi oddziałami wroga. Wiadomo też wtedy było, że tam wszędzie, gdzie staną marynarze, gdzie zza bluzy, choćby zielonej, wychyli się „morska dusza" — pasiasta marynarska koszulka — tam Niemcy nie przejdą. Kutry i ścigacze flotylli dzień i noc patrolowały brzegi, podczas gdy barki, krypy i inne jednostki przewoziły na drugi brzeg broń, amunicję, sprzęt techniczny i żywność. Transporty te szły nadzwyczaj regularnie. Marynarze wiedzieli, że na drugim brzegu na nich liczą, że na nich czekają, że nie mogą zawieść. Wiedzieli, że od ich punktualności zależy uratowanie życia wielu rannych i chorych, dla których przewozili leki, lub których zabierali na tyły, do polowych szpitali.

Nic więc dziwnego, że dzięki takim obrońcom Hitler nie zdobył miasta. Więcej nawet, zaślepiony bezpośrednimi walkami, nie spostrzegł, że uwikłano go w walki, z których nie było wyjścia. Nie spostrzegł, że czeka go katastrofa.

Oto bowiem z dwu kierunków rozpoczęło się gwałtowne, starannie przemyślane i przygotowane uderzenie radzieckie, którego celem było odcięcie 6 armii niemieckiej od jej zaplecza, zamknięcie kotła i zniszczenie niedobitków faszystowskich dywizyj. Od północy ruszyły trzy radzieckie korpusy czołgów i dwa kawalerii, z przeciwnej zaś strony dwa korpusy: czołgów i artylerii.

Trzy tysiące samolotów i cztery tysiące czołgów radzieckich wzięło udział w tej gigantycznej operacji.

W ciągu kilkunastu dni rozbito trzy dywizje włoskie i węgierskie, rozbito cały szereg dywizji niemieckich, zamykając im drogę odwrotu. Dopiero wtedy dowództwo niemieckie zorientowało się naprawdę w sytuacji. Nie pomógł most powietrzny złożony z 500 samolotów Ju-52, nie pomogła pomoc jednostek Mannsteina, rozbitych i odrzuconych na odległość 300 kilometrów przez oddziały marsz. Malinowskiego. Nie pomogły wściekłe kontrataki faszystowskich oddziałów. W ciągu niespełna 15 dni krwawych bojów poległ sam kwiat 6 armii niemieckiej — około 100 tysięcy doborowego żołnierza.

Nadszedł wreszcie pamiętny dzień 2 lutego 1943 roku. Gnębione coraz silniej, ściskane kleszczami, które żołnierze radzieccy nazwali „sierpem i młotem", niemieckie oddziały skapitulowały. Ogrom klęski niemieckiej obrazują straty: 330 000 żołnierzy, w tym 200 000 jeńców, 1 500 czołgów, 6 700 dział, 60 000 samochodów. Tak zakończyła się największa w historii II Wojny Światowej klęska armii niemieckiej.

W zwycięstwie tym marynarze Flotylli Wołżańskiej odegrali swą skromną, lecz niezwykle ważną rolę. Wykonali z honorem nałożone zadania, przyczyniając się do powodzenia tej wielkiej operacji. Dwie jednostki flotylli — kanonierki „Usyskin" i „Czapajew" otrzymały za swój wkład w walki ordery Czerwonego Sztandaru.

Tak oto po raz drugi w dziejach Kraju Rad marynarze, walcząc wspólnie z oddziałami armii, obronili przed wrażym najazdem Wołgę wraz z leżącym nad nią historycznym miastem, grodem Stalina — Stalingradem.

STANISŁAW WOLIŃSKI



31 LAT ARMII RADZIECKIEJ

Dla polskiego narodu rocznica Armii Radzieckiej ma szczególne znaczenie. Hitleryzm skazał nasz naród na całkowitą zagładę. Imperializm anglosaski ani myślał o ratowaniu naszego narodu, wykorzystując żołnierzy polskich poprzez emigracyjny rząd londyński do obrony swoich interesów i organizowania antydemokratycznej i antyradzieckiej krucjaty.

Dwukrotnie w ciągu jednego pokolenia naród polski odzyskał niepodległość dzięki siłom, które zrodziła Wielka Rewolucja Socjalistyczna w Rosji. Powołana w najżywotniejszym interesie ludu pracującego, Armia Radziecka od chwili swych narodzin w dniu zwycięstwa nad Niemcami cesarskimi pod Narwą i Pskowem, broniła nie tylko swojej ojczyzny, lecz i mas pracujących całego świata, aby wreszcie rozgromić faszyzm hitlerowski i przynieść wyzwolenie ludom z jarzma niewoli.

Bezprzykładne w historii dzieje wspaniałych zwycięstw nad siłami agresji i wstecznictwa w obronie postępu i wolności zjednały Armii Radzieckiej serca i umysły wszystkich postępowych i pokojowo usposobionych ludzi w świecie, którzy widzą w niej najpotężniejszą siłę, krzyżującą próby rozpętania nowej awantury wojennej przez awanturników międzynarodowych.

Armia Radziecka stworzyła nową, wspaniałą sztukę wojenną. Złożyły się na nią przodująca stalinowska strategia, znakomici dowódcy, bohaterski i świadomy wielkich celów żołnierz o niezrozumiałej wprost dla armii kapitalistycznych dyscyplinie i twardości w walce.

Wielki zawód spotkał w czasie ubiegłej wojny wszystkich tych, którzy liczyli na „osłabienie i wykrwawienie" Armii Radzieckiej. Przebieg działań wojennych wykazał, że Armia Radziecka pod koniec wojny była jeszcze potężniejsza niż na jej początku.

Rocznica Armii Radzieckiej zbiega się u nas z czwartą rocznicą całkowitego wyzwolenia naszego kraju, z rocznicą ofensywy, która dała Polsce granice na Odrze i Nysie, która dała nam 500-kilometrowe wybrzeże z bogatymi portami. Podczas gigantycznej ofensywy zimowej 1945 r. Armia Radziecka wyzwoliła całe terytorium Polski od hitlerowskiego najeźdźcy. Była to jedna z najświetniejszych operacji przeprowadzonych w toku ostatniej wojny, operacja, która swym rozmachem i błyskawicznym tempem uratowała dziesiątki miast polskich od zniszczenia, uratowała cały przemysł śląski i łódzki.

U boku Armii-Wyzwolicielki walczył ofiarnie żołnierz polski, żołnierz Odrodzonego Wojska Polskiego, które powstało w walce o wyzwolenie narodowe i społeczne ludu polskiego, dzięki wszechstronnej pomocy Armii Radzieckiej i osobiście jej wielkiego wodza — Generalissimusa Stalina.

W bohaterskich bojach, przelewając wspólnie krew, żołnierz radziecki i żołnierz polski zawarli wieczne braterstwo broni. To braterstwo broni oparte jest o głęboką więź ideologiczną, łączącą lud pracujący Polski z narodami Zw. Radzieckiego. W 31 rocznicę powstania Armii Radzieckiej cały naród nasz wspomina z głęboką wdzięcznością największe ofiary żołnierzy radzieckich w dziele wyzwolenia Polski, naród nasz widzi w Armii Radzieckiej potężny czynnik pokoju, widzi potężnego gwaranta naszych granic i naszej suwerenności przed wszelkimi zakusami imperialistów.

W 31 rocznicę naród polski przesyła najlepsze życzenia niezwyciężonej Armii Radzieckiej i jej genialnemu wodzowi i organizatorowi — Józefowi Stalinowi.



SZCZECIN

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO

Święty, mroczny bór nad szeroką wstęgą rzeki otrząsnął się z wiekowego snu. Potężniejący odgłos rogów wojennych zbliżał się coraz bardziej ku niewielkiej osadzie, leżącej tuż nad rozlanym szeroko korytem Odry. Zza drewnianych, ciężkich wrót, zamykających dostęp do zagród, wyglądały przerażone twarze jasnowłosych kobiet i dzieci. Tam, w borze, nad rzeką, ich mężowie, bracia i ojcowie toczyli zaciekły bój z najeźdźcą. Słowiańskie, kamienne maczugi, włócznie i miecze z brązu uderzały z mocarną siłą w okryte żelazną zbroją germańskich wojowników, odpychając ich od rzeki ku zachodowi. Na czele słowiańskich wojów walczył młody rycerz w żelaznej kolczudze, z płową, rozwianą na wietrze czupryną.

Był to pierwszy w kraju Polan kniaź — siła i otucha wszystkich Słowian, Mieszko, potomek Piasta. Przybył tu ze swą drużyną na wezwanie nadodrzańskich Słowian, by stanąć w ich obronie przed najazdem germańskich plemion, które docierały już do Odry. Waleczność Słowian nadodrzańskich, sprawność bitewna drużyny książęcej i talent wodza, odniosły jeszcze raz zwycięstwo nad żelaznymi oddziałami germańskich najeźdźców. Mieszko I zdołał utrzymać granice swego młodego państwa nad Odrą. W zacisznej osadzie rybaków i rolników znów spokojnie zasiadano w świetlicy do stołu, by uczcić wielkiego kniazia i jego zwycięstwo. Był to rok 960 i z pewnością nikomu z biesiadujących nie śniło się nawet, że do tej osady za 1000 lat zawijać będą wielkie statki morskie, że z maleńkiej przystani rybackiej wyrośnie ogromne miasto - port — wyrośnie Szczecin.

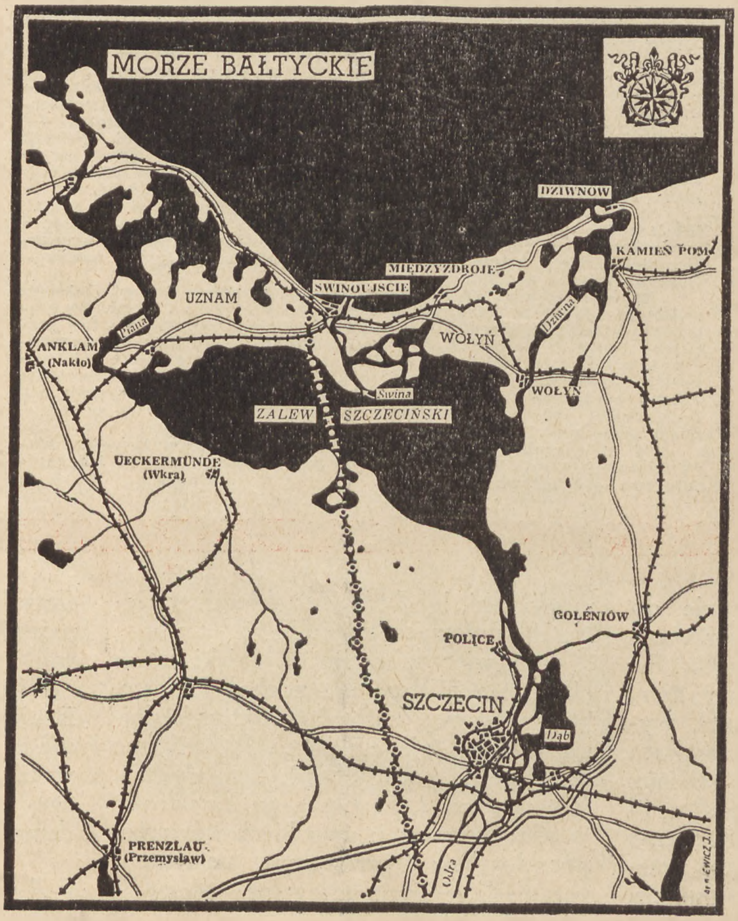
1000 LAT WALKI

Już od najwcześniejszego okresu, historia Pomorza Zachodniego i Szczecina stały się w gruncie rzeczy historią zmagań plemion słowiańskich z germańskimi najeźdźcami. Przez 1000 blisko lat ziemia ta krwawo walczyła z niemieckim zalewem zanim wreszcie na zawsze powróciła do Macierzy.

Jeszcze nieraz Mieszko I musiał z dalekiego Gniezna wyprawiać się nad ujście Odry, by bronić miejscowych Słowian, nieraz jeszcze nadrzeczna osada, z której powstał Szczecin, przeżywała chwile grozy i niebezpieczeństwa.

Bolesław Chrobry, godnie kontynuował dzieło ojca, gromiąc bezlitośnie Niemców i odpychając ich coraz dalej od Odry. Dla izolowania Pomorza Zachodniego od wpływów niemczyzny, Bolesław I założył w 1008 roku biskupstwo w Kołobrzegu. Po śmierci wielkiego króla, ziemia Pomorza Zachodniego stała się ponownie areną walk. Poza Niemcami dokonują na nią najazdu Duńczycy. W tym czasie, z cichej, drewnianej osady, kilkakrotnie palonej, wyrastał powoli, warowny gród słowiański. Takim go też zastał Bolesław Krzywousty, gdy w zimowy poranek 1107 roku, na czele swych oddziałów wkraczał do Szczecina, niosąc mu wyzwolenie.

Niestety dzieło Krzywoustego zostało zaprzepaszczone przez jego następców. Skłóceni i rozbici wewnętrznie nie podążyli na pomoc Bogusławowi II i Kazimierzowi II, wykazując większe zainteresowanie sprawom zaboru ziem halickich na Rusi. Zdany na własne siły Bogusław II nie zdołał obronić się przed germańskim najazdem i w r. 1181 Fryderyk Rudobrody zdobył stolicę słowiańskiego Pomorza — Szczecin.



OKRES NIEWOLI

Chwila ta rozpoczęła długi, 700-letni okres germanizacji ziemi szczecińskiej. Mimo stosowania najostrzejszych metod ucisku, Słowianie pomorscy nie dali się zniszczyć i do chwili ostatecznego wyzwolenia w wielu rejonach Pomorza Zachodniego przetrwało przez wieki tępione narzecze słowiańskie. W tym długim i ciężkim okresie wielokrotnie



Jedna z najstarszych pieczęci miejskich Szczecina z połowy XIII wieku.

czynione były próby przywrócenia Pomorza i Szczecina, Polsce.

Kazimierz Wielki, starając się odzyskać te ziemie, związał się bliżej z dynastią książąt pomorskich, wydając swą córkę Aldonę za jednego z książąt szczecińskich, a jednocześnie pragnąc wnuka swego Kazka Szczecińskiego, uczynić następcą polskiego tronu. Szlachta polska nie zrozumiała jednak słusznych i przewidujących zamiarów Kazimierza i zamiast na Zachód, wolała zwrócić się na Wschód. Dlatego też nie Kazko, lecz Władysław Jagiełło objął wkrótce polski tron. Mimo to Bogusław VII w bitwie pod Grunwaldem wystąpił po stronie polskiej.

Po śmierci Bogusława XIV, ostatniego z książąt pomorskich, Szczecin wraz z Pomorzem i Rugią na mocy pokoju Westfalskiego w r. 1648, dostał się w ręce Szwedów, aczkolwiek już od 1630 r. Gustaw Adolf faktycznie okupował wraz z Meklemburgią i ujście Odry. Wojna, tzw. „północna" (1721) ponownie oddała Pomorze w niemieckie władanie Fryderyka Wilhelma I. W następnym wieku dotarły tu wojska Napoleona po zwycięstwie pod Auerstadt, po czym znów w 1813 r. po klęsce pod Lipskiem, Szczecin dostał się pod panowanie Prus.

Traktat Wersalski nie uwzględnił słusznych i historycznych praw Polski do Ziem Zachodnich, pozostawiając Szczecin i Pomorze Zachodnie na pastwę hitleryzmu. Co więcej, sanacyjny rząd polski, po pierwszej wojnie światowej zbagatelizował i nie docenił znaczenia Ziem Zachodnich dla Polski i zamiast zabezpieczyć sprawiedliwe i słuszne granice na zachodzie, Piłsudski zorganizował awanturniczą wyprawę na Kijów, zakończoną sromotną klęską militarną i polityczną.

Walka o polskość Szczecina i Ziemi Pomorskiej kontynuowana była z niemniejszym natężeniem również i w okresie trwania krwawego reżimu hitlerowskiego.

Mimo okrutnych metod germanizacyjnych, Polacy szczecińscy zdołali aż do 1939 r. utrzymać jedyną Polską szkołę, oraz szereg tajnych organizacji polskich.

W tym czasie, gdy polski rząd sanacyjny uprawiał politykę kumania się z faszystowskim rządem Niemiec, nacisk hitlerowski na Polaków, osiągnął punkt kulminacyjny. Bojówki partyjne rozbijały lokale szkolne i organizacyjne, a Polacy coraz częściej wędrowali do obozów. W czerwcu 1939 r., szkoła polska, mieszcząca się przy ul. Św. Ducha na Starym Mieście została ostatecznie zamknięta, a jej kierownika, Kaszuba Omicińskiego aresztowano i zamordowano w Oranienburgu.

POWRÓT

Zwycięski marsz Armii Radzieckiej, przyniósł w początkach kwietnia 1945 r., wyzwolenie polskiej ludności i polskiej ziemi pomorskiej.

Nad Szczecinem zatknięty został już na zawsze biało-czerwony sztandar. Krew żołnierza radzieckiego i polskiego przelana w bojach z hitlerowskim najeźdźcą, stała się cementem wiążącym nierozerwalnie Ziemie Zachodnie z Polską. Wiekowe walki nadodrzańskich Słowian, Mieszka, Chrobrego i Krzywoustego z germańskim najeźdźcą zostały wreszcie uwieńczone silnym, trwałym zwycięstwem. Dzięki słusznej i przewidującej polityce obozu polskiej demokracji i dzięki pomocy wielkiego sojusznika — ZSRR, naprawione zostały wielowiekowe błędy i zaniedbania rządów polskich — Szczecin wraz z Pomorzem Zachodnim wrócił do Macierzy na zawsze. Traktat Poczdamski ostatecznie zatwierdził ten wielki i doniosły dla nas fakt. Aczkolwiek państwa zachodnie, usiłujące podtrzymać rewizjonistyczne tendencje kapitalistów niemieckich, nie uznały formalnie naszych granic zachodnich, to zdecydowane stanowisko Związku Radzieckiego i jego wypróbowana przyjaźń dla Polski stają się dla nas gwarancją, że żadna siła nie zdoła naruszyć trwałości tych granic.

MIASTO

Szczecin położony jest w najdogodniejszym bodajże miejscu z wszystkich miast Polski i to zarówno pod względem geograficznym, jak i komunikacyjnym, czy też klimatycznym, czyli jest to tzw. „genius loci" — szczęśliwe miejsce.

Położony nad lejkowatym ujściem rozgałęziającej się na wiele odnóg Odry, Szczecin oddalony jest około 64 km od otwartego Morza Bałtyckiego, z którym łączą go kanały Odry, Zalew Szczeciński oraz rzeki Piana i Swina. Miasto leży na lewym brzegu Odry i słusznie otrzymało nazwę „miasta ogrodów", gdyż wszystkie ulice są bogato zadrzewione, a wokół wielu domów, nawet w śródmieściu, rosną piękne, zielone sady, oraz liczne i rozległe parki miejskie.

Szczecin leży w strefie umiarkowanego klimatu morskiego, a średnia temperatura roczna wynosi tu od plus 7 do plus 8 stopni C.

Położony na północno - zachodnim krańcu Polski Szczecin, jako miasto portowe, leżące w najwęższej części środkowego Bałtyku i połączone arterią wodną Odry z przemysłowym Śląskiem, rozwija się w bardzo szybkim tempie i dziś już zajmuje czołowe miejsce wśród miast polskich. Zanim jednak do tego doszło przyjrzyjmy się jego rozwojowi na przestrzeni 1000 lat.

OSADA, GRÓD, MIASTO

Mała nadrzeczna osada słowiańska, została założona prawdopodobnie w pierwszych wiekach chrześcijańskiej ery. Bliskość religijnego ośrodka słowiańskiego — Rugii, do którego ściągały ze wszystkich stron słowiańszczyzny grupy pątników odegrała niemałą rolę w powstaniu i rozwoju osady położonej na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych. W X wieku osada w obronie przed najazdami plemion germańskich przeistoczyła się w gród warowny. W wieku XI, za panowania Krzywoustego, gród zaczął się rozbudowywać i nabierać charakteru miasta. Pod mury warowne w ślad za polskimi rycerzami przybyli rzemieślnicy i kupcy. Rozwinął się handel, dzięki czemu miasto bogaciło się. Rybacy i żeglarze zamieszkujący wybrzeże Odry, zaczęli ściągać ze swym dobytkiem do miasta.

W roku 1243, Szczecin otrzymał już prawa Magdeburskie, co jeszcze bardziej przyspieszyło jego wzrost. Już w tym czasie ludność miasta liczyła około 6 tysięcy ludzi. Ustawiczna groza najazdów germańskich zmusiła miasto w XIV wieku do otoczenia się murami. Również i Odra została zamknięta żelaznymi łańcuchami, zabezpieczającymi przed wdarciem się obcych statków.

Okres od XIV do XVII wieku był najbardziej znamienitym jeśli chodzi o rozbudowę miasta. Słowiański ród książęcy Barnimów mający w Szczecinie swą stolicę, budował piękne zamki, kościoły i pałace. Po obwarowaniu miasta w XIV w. wybudowany został zamek książąt pomorskich, a jego rozbudowę zakończył w 1503 r. książę Bogusław X. Po wielu stratach poniesionych w wojnie 30 letniej miasto w roku 1679 zostało w 75% zniszczone przez wojska Brandenburgii, walczące ze Szwedami. Przez 6 miesięcy ponad 200 dział ostrzeliwało Szczecin. Długotrwałe oblężenie wywołało epidemię dżumy tzw. „czarnej śmierci", na skutek której w roku 1710 liczba mieszkańców zmalała znów do 6 tysięcy.

Po pierwszej wojnie światowej Szczecin stracił na znaczeniu na rzecz Bremy i Hamburga, przeistaczając się w „podręczny" port Berlina. Dopiero powrót do Macierzy w roku 1945 otworzył przed miastem szerokie perspektywy rozwoju i pozwolił już dziś wyrównać zaniedbania niemieckie powstałe w ciągu wieków. Polscy osadnicy, robotnicy i marynarze szybko dźwignęli miasto z ruin, wracając mu dawną, słowiańską wielkość i świetność.

(dokończenie w numerze nast.)

JÓZEF WÓJCICKI





INDONEZJA

Wśród wielu krajów kolonialnych, w których toczy się dziś walka o wolność, Indonezja (Holenderskie Indie Wschodnie) stanowi przykład najciekawszy i najdobitniejszy zarazem. Nie tylko dlatego, że walka Indonezyjczyków jest walką masową w najszerszym tego słowa znaczeniu, nie tylko dlatego, że wyrosła bezpośrednio na gruncie i jako kontynuacja ogólnonarodowej wojny z japońskim faszyzmem. W wolnościowej walce Indonezji odzwierciadla się dziś cała skomplikowana problematyka i wszystkie powikłania taktyczne kampanii, jaką prowadzi światowy imperializm przeciw 1/3 globu ziemskiego, przeciw narodom kolonialnym...

Indonezja jest wielkim krajem — 1 900 000 km. kw. — złożonym z kilku wielkich i dziesiątek pomniejszych wysp. W XVII w. w znacznej mierze opanowana przez Portugalczyków, przeszła następnie w ręce Holendrów i Anglików. Zasadnicza część kraju znajdowała się do 1942 r. we władzy korony holenderskiej. Jądrem Indonezji jest wysoce uprzemysłowiona Jawa, licząca ponad 60 milionów mieszkańców — jeden z największych w świecie eksporterów kauczuku jak również nafty, ryżu i niektórych metali kolorowych. Jawa jest nie tylko wyspą „tysiąca wulkanów" — w okresie międzywojennym wstrząsały nią czterokrotnie powstania ludowe. Za każdym razem krwawo tłumione, stanowiły jednak wielką szkołę rewolucji dla indonezyjskich robotników i małorolnych lub bezrolnych chłopów - dzierżawców. W ostatnim okresie przed wojną na czoło ruchu wyzwoleńczego wysunęła się Komunistyczna Partia Indonezji.

W 1942 r. Holendrzy zostali przepędzeni przez Japończyków. Mit, popularny w pewnych wielkokapitalistycznych kołach Jawy, o „Nowym Ładzie" dla Azji — rozwiał się szybko. Faszysta japoński okazał się niegorszym grabieżcą od holenderskiego liberała. Jeszcze w 1942 r. Komunistyczna Partia Indonezji rzuciła hasło walki zbrojnej z okupantem: bez poparcia skądkolwiek, bez dostaw broni, bez bazy technicznej, opierając się li tylko na masowej woli walki w narodzie i umiejętnie nią kierując, armia ludowa uwolniła w ciągu 3 lat praktycznie cały kraj za wyjątkiem największych miast. W lipcu 1945 r. armia ludowa liczyła przeszło 500 000 ludzi.

Po klęsce Japonii proklamowano Niepodległą Republikę Indonezyjską. Holendrzy przycichli. Sromotnie rozgromieni przez Japonię, razem nota bene ze swymi angielskimi przyjaciółmi, doskonale rozumieli, że wiara w niezwyciężoność białej rasy, cały jej prestiż i mit rozpadły się w Indonezji w gruzy. Poza tym nie mieli ludzi. W Holandii dopiero co wyzwolonej spod niemieckiego jarzma, mało kto kwapił się do dalekich imperialistycznych wypraw. Ze względu na niesprzyjające okoliczności, klika kolonizatorów w Hadze schowała kły. Nie na długo...

FATALNY KOMPROMIS

W Republice władzę objął początkowo rząd szerokiej koalicji narodowej — zasiadali w nim i komuniści i lewi socjaliści (premier Szarifuddin), i socjal-demokracja, i republikanie (wicepremier Setniadżit), i ortodoksi muzułmańscy z partii Masdżumi i wreszcie prawicowcy z partii nacjonalistycznej Sukarno i Hatty. Nie w składzie wszakże pierwszego rządu Republiki krył się zalążek jej przyszłych niepowodzeń. Bywają koalicje i „koalicje". Rząd Republiki był wyrazem koalicji opartej na kompromisie. Kompromisie pomiędzy interesami robotnika, chłopa z wielkopańskich plantacji, głodującego pańszczyźnianego dzierżawcy (40 proc. ziemi ornej) a dążeniami właścicieli szybów naftowych, feodałów z latyfundii kauczukowych, wielkich kupców ryżowych i wreszcie starej, zaprzedanej Holendrom kliki biurokratycznej. Toteż schowanie pod zielone sukno projektu ustawy o radykalnej reformie



Indonezja wchodzi w skład Archipelagu Malajskiego, który pod względem politycznym dzieli się na Indie Holenderskie, Filipiny, posiadłości brytyjskie i posiadłości portugalskie. Tu, na tych dalekich wyspach wybuchło niedawno, sprowokowane przez Holendrów powstanie, które miało być pretekstem do wyniszczenia narodów Indonezji i zlikwidowania ruchów narodowo-wyzwoleńczych. Imperializm holenderski spotkał się ze zdecydowaną i bohaterską postawą partyzantów, których akcją kieruje utworzony w górach wschodniej Jawy Rząd Wolnej Republiki Indonezyjskiej.



Jawa jest nie tylko „wyspą tysiąca wulkanów." Już w okresie międzywojennym wstrząsały nią czterokrotnie powstania ludowe. Krwawo tłumione za każdym razem, stanowiły jednak wielką szkołę rewolucji dla indonezyjskich robotników i chłopów. Oto młody chłopak indonezyjski złapany „na gorącym uczynku": — chciał być wolny.

rolnej było w tej sytuacji naturalną, jakkolwiek tragiczną dla Republiki, konsekwencją fałszywej koncepcji, na jakiej zbudowano front narodowy.

Należy z naciskiem podkreślić, że partie prawdziwie demokratyczne ponosiły znaczną część winy za taki bieg rzeczy. Wszystkie one, z partią komunistyczną włącznie, skłonne były zapomnieć o różnicy pomiędzy walką wyzwoleńczą mas pracujących — walką o prawa narodowe i społeczne — a pseudopatriotyzmem rodzimych klas panujących, pragnących się uwolnić od niewygodnej kurateli mocniejszych holenderskich konkurentów. Obok jednak błędów, popełnionych przez partie lewicowe na sytuacji Republiki zaciążył w poważnej mierze nacisk zewnętrzny.

Holendrzy bowiem zgłosili się tymczasem po japoński spadek. Przywitano ich kulami. Ale kul w Indonezji było mało i młode państwo na gwałt potrzebowało pokoju. Holenderski korpus ekspedycyjny zdobył Batawię i wyruszył w głąb kraju. Zaczęły się rokowania, prowadzone za pośrednictwem „Komisji rozjemczej ONZ" (USA, Belgia, Australia — oraz Amerykanie w roli „neutralnego" arbitra). Toczyły się one przy akompaniamencie wybuchów bomb zrzucanych z holenderskich samolotów z fabryk Vickersa na bezbronne wsie indonezyjskie. W końcu, w styczniu 1947, zawarto układ o zawieszeniu broni na pokładzie okrętu „Renville". Holendrom pozostawiono całą zdobytą przez nich w międzyczasie część terytorium Republiki. Amerykańska „maszyna do głosowania" w ONZ sankcjonowała to premiowanie agresorów.

KOLABORACJONIŚCI WRACAJĄ

Tymczasem w Republice elementy lewicowe, protestujące przeciwko układowi z „Renville" zostały usunięte od władzy. Rozpoczął się następny etap imperialistycznej gry w Indonezji. Holendrzy potrafili wyciągnąć pewne wnioski z tego, co panowie Bevin i S-ka robili w Indiach. Na indonezyjskiego Pandita Nehru pasowano nowego premiera Hattę.

Oto dwa charakterystyczne obrazki z Indonezji. U góry: Grupa patriotów indonezyjskich schwytanych przez władze holenderskie, na chwilę przed egzekucją. U dołu: Zdrajca swej ojczyzny sułtan Indonezji pod czułą opieką żołnierzy holenderskich odbywa przejażdżkę w karecie, której ozdoby wykonane są ze złota. Reprodukowane obok sceny są zbyt wymowne, aby wymagały dodatkowych komentarzy.

Przez cały rok 1947 cicho było o Indonezji w prasie światowej. Tymczasem blokada holenderska robiła swoje — kraj żyjący dotąd z handlu zagranicznego zaczął się dławić. W ciągu 13 miesięcy ceny poszły 5-krotnie w górę, a plantatorzy, pojękując, obcinali płace robotnikom. Premier Hatta „szykował grunt" — zamieniał dotychczasowych gubernatorów wojskowych, ludzi z antyjapońskiego ruchu oporu, na kolaboracjonistów, przedwojennych oficerków z holenderskiej armii kolonialnej; „reorganizował" policję, parlament i czekał. Czekali też Holendrzy w myśl zasady, że pieczeń musi „udusić się we własnym sosie".

Jednakże na jesieni 1947 zaczęły się „przykrości". Demokracja indonezyjska otrząsnęła się z chwilowego letargu. W lutym 1948 r. całą Azją południowo-wschodnią wstrząsnęły doniosłe uchwały Kongresu Komunistycznej Partii Indii — krytyka popełnionych błędów, analogicznych do błędów demokratów indonezyjskich, ułatwiła im otrzeźwienie.

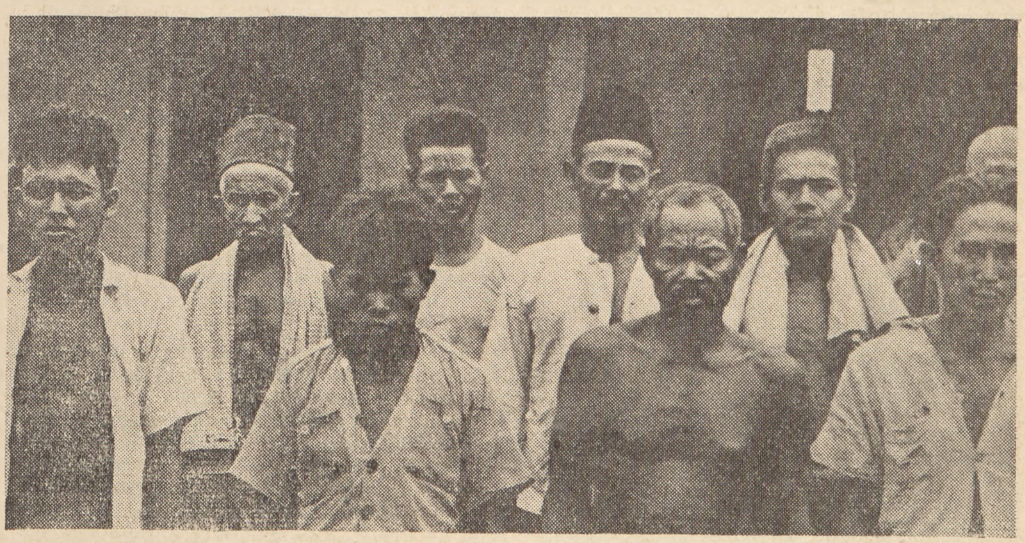
PLAN MARSHALLA DLA AZJI

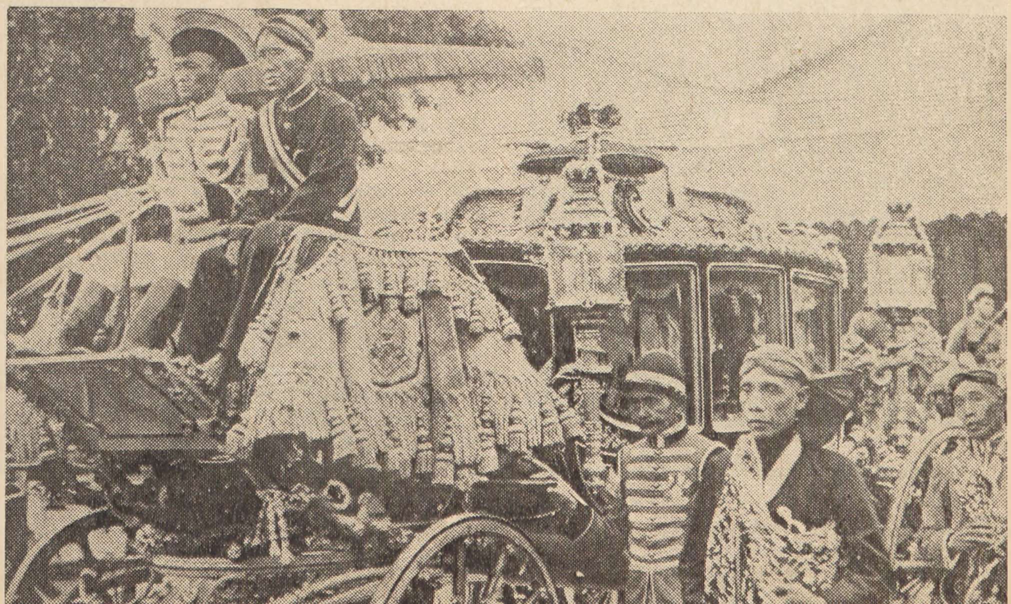
Zrodziła się, już w toku narastającej ostrej i masowej walki społecznej, nowa koncepcja frontu narodowego — wymierzonego nie tylko przeciw obcemu imperializmowi, ale również przeciw jego rodzimym utajonym sojusznikom, przeciw reakcji z Masdżumi i partii nacjonalistycznej; koncepcja frontu właśnie dlatego silnego i zwartego. Czas był najwyższy i stare hasło pro salute rei publicae stawało się coraz aktualniejsze. Holendrzy wystąpili bowiem w międzyczasie z koncepcją Stanów Zjednoczonych Indonezji — niby to niepodległej, w gruncie rzeczy marionetkowej federacji, w której rządowi Hatty zaofiarowano honorowe miejsce. Z drugiej strony spoza pleców Hagi wyszedł ktoś znacznie możniejszy: na wiosnę 1948 ambasador USA w New Delhi, mr. Grady, wystąpił z pomysłem „planu Marshalla" dla Azji, w czerwcu do Dżokiakarty, stolicy Republiki, przybyła kilkunastoosobowa „misja gospodarcza" z USA; jedną piątą funduszów marshallowskich, wyasygnowanych na podbój Holandii, skierowano do Indonezji.

Rząd Hatty zaskarbił sobie tymczasem zaufanie przyszłych chlebodawców. W kwietniu br. rozpoczęła się dzika nagonka przeciw komunistom i związkom zawodowym. Chodziło przede wszystkim o izolowanie najaktywniejszych elementów demokratycznych w kraju. Akcja ta zawiodła na całej linii. W końcu czerwca partie: socjalistyczna i republikańska zapowiedziały swe połączenie z komunistami. Kongres połączeniowy miał odbyć się w sierpniu. Oznaczało to w praktyce koniec politycznej kariery panów Hatta i Ska — połączone partie rozporządzałyby większością głosów w parlamencie. W lipcu do Dżokiakarty przybył agent amerykańskiego SS (Secret Service — nie mylić z Sturm Staffeten) tajemniczy mr. O. (Ogsburne). Zaproponował on p. Hatcie pieniądze i broń pod warunkiem delegalizacji partii komunistycznej. Pozostawiono mu wolną rękę w wyborze pretekstu.

W 10 dni później, w Surakarta, rozpoczęły się inspirowane z góry napaści band prawicowych na lokale organizacji demokratycznych. Garnizon wojskowy milczał. W ciągu tygodnia sporadyczne napady zamieniły się w zorganizowaną akcję zbrojną: Surakartę zajęli bandyci i rozpoczęli rzeź demokratów. Hatta wydał spiesznie rozkaz wojsku: nie interweniować, wycofać się z miasta. Ale garnizon nie posłuchał; nie posłuchali też oczywiście mordowani demokraci: w ciągu 3 dni Surakartę uwolniono od zbirów. Wtedy zaniepokojony premier zadepeszował do garnizonu: interweniować natychmiast, aresztować „komunistycznych burzycieli porządku".

(dokończenie na str. 21)





CHŁOP OD PŁUGA ORACZEM MORZA

Ciągnęło ich morze i marynarski trud... Z chłopskiej zagrody — z Kielecczyzny czy Sandomierszczyzny, z nędzy i trudu ojcowskiego domostwa wyszli dzisiejsi oficerowie i marynarze. Spełniły się ich marzenia. Spełniły się dzięki temu, że gospodarzem Polski jest dziś robotnik i chłop.

Służąc na morzu, trzeba dużo wiedzieć, znać, umieć. Maszyny, sygnały, skomplikowane urządzenia techniczne, matematyka, geografia; — trzeba się długo i wytrwale uczyć, aby zostać marynarzem. Przed wojną nauka kosztowała drogo i na ten „luksus" robotnik czy chłop nie mógł sobie pozwolić. Dziś jest inaczej...

*

Kiedy powiedziano mi, że zastanę go z pewnością w maszynowni — zdziwiłem się. W maszynowni? — Teraz, kiedy ma wolną chwilę, aby właśnie odpocząć i odetchnąć nieco świeżym powietrzem? Niezbyt pewny celowości swojej wycieczki, schodziłem jednak na dół. ORP „Błyskawica" wrócił właśnie z ćwiczeń i stał przy nadbrzeżu, lekko kołysząc się na łagodnych falach. W miarę jak schodziłem, dochodzący z maszynowni szum rósł i wzmagał się.

Kursant Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej ppor. Henryk Uba stał właśnie obok jednego z mechanizmów w maszynowni, zaglądając co chwila do trzymanej w ręku książki, jak gdyby kontrolując, czy teoria zgadza się z praktyką.

— Co studiujecie kolego? — zapytałem.

— A no — uśmiechnął się — na wykładach trudno jest poznać wszystko. Tam mamy tylko szkice i cyfry. Trzeba tylko sobie wyobrażać, jak to wszystko wygląda w rzeczywistości.

— A jak wam idzie nauka?

— Tak sobie — odparł — a właściwie coraz lepiej — dodał po chwili. Chociaż... z początku szło dość ciężko. Mam tylko 7 klas szkoły powszechnej i musiałem dobrze „gonić", aby dorównać innym kolegom, którzy mają wyższe ode mnie wykształcenie. Dzisiaj między nami poziom się wyrównał. Wszystko można zrobić, kiedy ma się przed sobą cel i kiedy chęć pokonuje trudności. Dawniej, przed wojną było mi bardzo ciężko. Brak książek, daleko do szkoły, ojciec nie mógł płacić za szkołę. Dziś muszę to nadrobić...



Kursant OSMW — ppor. mar. Henryk Uba

Ppor. Uba jest synem małorolnego chłopa. Ojciec jego posiada 4 ha gruntu we wsi Niziny koło Buska-Zdroju. Dziesięcioro dzieci trudno było wyżywić i ubrać przed wojną, a cóż dopiero dać im naukę? To było właściwie nie do pomyślenia. Młody Henryk uczęszczał do szkoły, ale w Nizinach było tylko 5 klas. Potem, musiał chodzić co dzień 5 km do wsi Koniemłoty.

— Ukończyłem w 1938 r. 7 klas... i co dalej? — Trzeba było pomóc w domu. Nie widziałem możliwości dalszego kształcenia się. Wybuchła wojna. Trzeba było walczyć z wrogiem. W 1943 r. wstąpiłem do Batalionów Chłopskich. Ciężkie były lata walki. Wiedziałem jednak, że walcząc, trzeba myśleć o Polsce innej, niż była przed wojną. O takiej, w której brat mój i siostra będą mogli pójść do szkoły, będą mogli znaleźć pracę. Dlatego też w roku 1944 wstąpiłem do Armii Ludowej. Góry Świętokrzyskie stały się groźne i niedostępne dla hitlerowców. W czasie walk partyzanckich nieraz marzyłem o tym aby w przyszłości zostać oficerem. Wkrótce też, przekroczywszy Wisłę pod Sandomierzem i front pod Chełmem, dostałem się do Lublina. Ukończyłem Podoficerską Szkołę Broni Pancernej, a następnie Centralną Szkołę Oficerów Pol.-Wych. w Lublinie. Wyszedłem stamtąd jako chorąży. Służyłem w piechocie. Wiedziałem jednak wciąż, że muszę się nadal kształcić. Wojna się skończyła, a moich siedem klas dawało mi zbyt słabe perspektywy na przyszłość. W 1946 r. dostałem się do Marynarki Wojennej...

— A co się dzieje z Waszą rodziną, jak sobie radzi rodzeństwo?

— Jedna z moich sióstr skończyła kurs w Warszawie i jest instruktorką Związku Samopomocy Chłopskiej w Lublińcu, druga skończyła kurs instruktorek Chłopskiego Towarzystwa Przyjaciół Dzieci w Warszawie i pracuje obecnie w RTPD w tymże Lublińcu, brat w Szczekocinach kształci się w Liceum Pedagogicznym, drugi jest w Liceum Rolniczym, trzeci zaś w Szkole Lotniczej w Boernerowie pod Warszawą. —

Ja w naszej kompanii opiekuję się kołem ZMP, bo praca społeczna dla mnie — to nieodłączna część nauki i pracy zawodowej. W wolnych chwilach studiuję nauki społeczne. Bo bez tego iść w świat, to to samo, co zamknąć się w kajucie, nie wiedząc po co i dla kogo się żyje i pracuje. Oficer dzisiejszy, to dusza armii, a nasza ludowa armia, to armia robotników i chłopów...

Takim jest ppor. Henryk Uba.

*

Marynarz Józef Bobrowski służy w Marynarce Wojennej dopiero trzy miesiące. Chce być sternikiem. Zgłosił się do Mar. Woj. jako ochotnik, należy do ZMP i nieraz pracuje za dwóch. Można go niemal zawsze w wolnych od służby chwilach zastać w świetlicy, kiedy to wespół z kolegami rozprawia o przyszłej swej służbie na morzu, lub też pilnie studiuje książki i czasopisma. Przed przejściem do SSM odbywa obecnie zaprawę morską.

— Kiedy skończę służbę zasadniczą, chciałbym iść do Szkoły Oficerskiej — powiedział mi, gdy spotkaliśmy się podczas wolnej chwili w świetlicy.

— Pięknie, ale czy wiecie, że to cztery lata ciężkiej nauki?

— Cóż z tego, czyż ja mam czterdzieści lat? Zresztą dorośli dziś się uczą, bo za młodu nie mogli, a ja? Przecież po to tu przyjechałem. To nie jest dla mnie ważne jak długo będę się uczył, tylko żebym miał możność...



Mar. Józef Bobrowski

Marynarz Józef Bobrowski przybył do Marynarki Wojennej spod Sandomierza, ze wsi Połaniec, gdzie ojciec jego pracuje w gminie i ma półtorej morgi ziemi. Przed wojną ojciec klepał biedę i... buty. Reperował obuwie, gdyż nie mógł utrzymać się z rodziną ze skrawka ziemi. Szewstwem zajmował się jako samouk. Syn jego, Józef, uczył się w szkole. Skończył 7 klas.

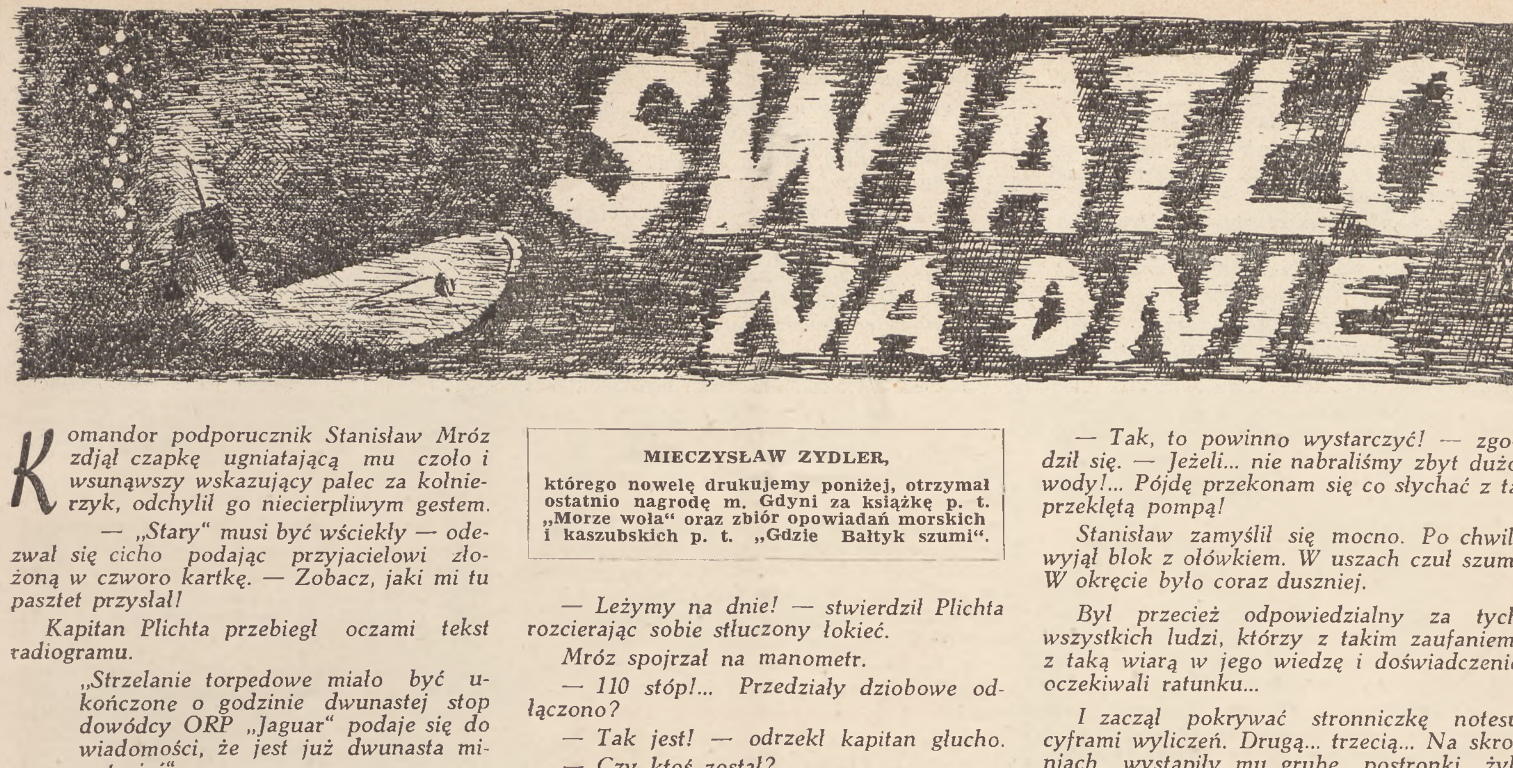
— Po wojnie — mówi — pracowałem w Szczecinie a wieczorami uzupełniałem swą wiedzę. Mam teraz ukończone dwie klasy gimnazjum. Przed wojną nie miałem własnych książek, dzisiaj — żebym tylko miał czas czytać. Dawniej nieraz zazdrościłem Korczakowi, że może się uczyć. Jego ojciec miał 40 morgów ziemi, wynajmował sobie ludzi do pracy, wypożyczał konie i udawał dobroczyńcę. Dziś nam jego „dobroci" nie potrzeba: brat uczy się w państwowej szkole i ma tam utrzymanie, a ja służę w Marynarce Wojennej i jestem z tego naprawdę szczerze zadowolony...

Byłem kiedyś na zebraniu koła ZMP, którego sekretarzem jest marynarz Bobrowski. W dyskusji nad referatem on bodaj najczęściej zabierał głos. — Marynarz Bobrowski również i sam wygłasza referaty. Jest też redaktorem gazetki ściennej, ale przede wszystkim każdą wolną chwilę poświęca na naukę. Uczy się, bo jest zetempowcem. Wie, że dziś przed nim stoją wielkie zadania, wie, że kiedy będzie się uczył, będzie mógł zostać oficerem, że kiedy będzie pracował, będzie mógł łatwiej utrzymać ojca, który całe życie ciężko pracował, nie mogąc dać swym dzieciom nie tylko wykształcenia, lecz często nawet i chleba.

*

My swoim dzieciom pozostawimy po sobie socjalizm. Pozostawimy bezpłatne szkoły, elektryczność w chatach, traktory w spółdzielniach, kino i teatr w wiejskich świetlicach. Nie będzie już ojciec podporucznika Uby czy marynarza Bobrowskiego, martwił się o szkołę dla syna. Nie będzie nikt szukał pracy i chleba. Trzeba tylko, aby każdy miał taki zapał, jak oni, aby jak oni rozumiał, że dzisiaj w Polsce wspólną pracą budujemy szczęśliwą przyszłość. Robotnik i chłop jest dzisiaj oficerem i podoficerem w Marynarce Wojennej.

PPOR. MAR. KRZYSZTOF ŁADOSZ



> **MIECZYSŁAW ZYDLER,**
> którego nowelę drukujemy poniżej, otrzymał ostatnio nagrodę m. Gdyni za książkę p. t. „Morze woła" oraz zbiór opowiadań morskich i kaszubskich p. t. „Gdzie Bałtyk szumi".

Komandor podporucznik Stanisław Mróz zdjął czapkę ugniatającą mu czoło i wsunąwszy wskazujący palec za kołnierzyk, odchylił go niecierpliwym gestem.

— „Stary" musi być wściekły — odezwał się cicho podając przyjacielowi złożoną w czworo kartkę. — Zobacz, jaki mi tu pasztet przysłał!

Kapitan Plichta przebiegł oczami tekst radiogramu.

„Strzelanie torpedowe miało być ukończone o godzinie dwunastej stop dowódcy ORP „Jaguar" podaje się do wiadomości, że jest już dwunasta minut pięć".

Pokiwał głową z ubolewaniem:

— Ba, całą noc w zanurzeniu, proszę ciebie... Potem te kutry rybackie ze swoimi zatabaczonymi sieciami, które przecież trzeba było oszczędzić... Potem znowu mgła... Warunki mieliśmy niełatwe...

— Zanurzenie 35! — rzucił rozkaz dowódca.

Na okręcie wszystko zdawało się iść ustalonym trybem. Nieczęste, spokojne rozkazy, przekazywane przeważnie w tuby głosowe... Dzwonek telegrafu... Bełkot wody wypełniającej stopniowo balasty... Miganie światełek kontrolnych

Dowódca spojrzał na manometr, który wskazywał liczbę 40.

— Powiedziałem 35 stóp!... — 35! — powtórzył nieco niecierpliwie widząc, że ruchliwa strzałka nie zatrzymała się na 40, lecz zdąża ku 50. Plichta poderwał się z miejsca elastycznym ruchem, zadziwiającym u człowieka ważącego około 100 kilo.

— Nie rozumiem, proszę ciebie!

— Co to znaczy? — Stanisław zmarszczył brwi. Manometr wskazywał 70 stóp zanurzenia.

W odpowiedzi dobiegł z pomieszczenia załogi pojedynczy okrzyk „Jezu"! i szum spadającej wody. W drzwiach między centralą i radiostacją ukazał się jeden z torpedystów. Twarz miał zmienioną, w oczach — przerażenie.

— Właz!... Właz! — krzyczał zaniedbawszy zameldowania. — Ten „łabiega" zostawił właz otwarty.

Od dziobu doszły klątwy i wrzawa zmieszanych głosów. Obaj oficerowie spojrzeli na siebie przeciągle.

— Szas balastów dziobowych — rozkazał Mróz. Głos miał zimny, w oczach blask stali.

Plichta rzucił się poprzez kabiny oficerskie i pomieszczenie załogi tam, skąd dochodziły odgłosy coraz większego zamieszania. Kiedy ukazał się z powrotem, ociekał wodą. Błyszcząca od potu twarz jego była jakby odbarwiona i przypominała surowe ciasto.

— To ten cymbał — kucharz! — wydyszał wreszcie. — Chciał przewietrzyć kuchnię, psia krew i uchylił właz!...

Nagły wstrząs rzucił ich na podłogę. Zgasło światło. Gdzieś zadźwięczało tłuczone szkło. Posypały się te nieliczne przedmioty, które nie były przymocowane na stałe. Elektryczność znowu się zapaliła. W drzwiach tłoczyli się marynarze. Twarze mieli blade.

— Leżymy na dnie! — stwierdził Plichta rozcierając sobie stłuczony łokieć.

Mróz spojrzał na manometr.

— 110 stóp!... Przedziały dziobowe odłączono?

— Tak jest! — odrzekł kapitan głucho.

— Czy ktoś został?

— Trzech torpedystów!

Los ich był przesądzony. Stanisław zagryzł wargi i ten mocny człowiek z trudem opanował odruch, aby ścisnąć sobie palcami skronie.

— Opróżnić zbiorniki ropy i smarów do jednej dwudziestej! — polecił. Kiedy zaś liczne galony ciężkich olejów uszły w morze, wydał rozkaz przedmuchania wszystkich pozostałych balastów.

Oczy obecnych wpiły się w manometr głębokości, którego strzałka jednak ani nie drgnęła.

— Pewno leżymy na otworach balastowych! — odezwał się jakiś głos.

Istotnie, okręt z niewiadomego powodu legł na dnie silnie pochylony, tak że załodze trudno było się poruszać.

— Głupstwo!... To nie ma najmniejszego znaczenia! — obruszył się dowódca. — Raczej zawodzi pompa balastowa!

W tejże chwili przyszedł meldunek szefa motorzystów potwierdzający to przypuszczenie.

— Na miejsca! — rozkazał Mróz gromko. — Okręt uratujemy, ale żądam od każdego, aby dokładnie wykonał swoje obowiązki.

Cisnący się ku centrali marynarze spojrzeli po sobie. Pewność siebie dowódcy podziałała na nich krzepiąco.

— Do roboty, chłopaki! — zawołał mat Jankowski, podsłuchowiec. — Niczego tu nie wystoimy!

— I więksi nie urośniemy! — dodał inny.

Odpowiedział mu pojedynczy, niepewny śmiech. Dowcip był niewyszukany, ale wprowadził pożądane odprężenie i załoga nie zwlekając rozeszła się na swoje stanowiska.

— Walczyliśmy we trzech z tym przeklętym włazem, proszę ciebie! — usprawiedliwiał się Plichta. — Daremnie!... Sam ledwo uszedłem stamtąd!

— To zrozumiałe!... Za duże ciśnienie wody!

— I co teraz, Stachu?

— Jeżeli pompy nie będzie można naprawić, to odrzucę ołów z kila.

— Okręt może się wywrócić!

— Wypłyniemy jednak, a o to nam chodzi, prawda?

Mróz był całkowicie opanowany, ale w lewym jego oku nerwowym tikiem drgała powieka. Jerzy znał ten objaw i nauczył się go nie lekceważyć, wiedział, że występuje on u przyjaciela tylko w chwilach największego wzburzenia lub niebezpieczeństwa.

— Tak, to powinno wystarczyć! — zgodził się. — Jeżeli... nie nabraliśmy zbyt dużo wody!... Pójdę przekonam się co słychać z tą przeklętą pompą!

Stanisław zamyślił się mocno. Po chwili wyjął blok z ołówkiem. W uszach czuł szum. W okręcie było coraz duszniej.

Był przecież odpowiedzialny za tych wszystkich ludzi, którzy z takim zaufaniem, z taką wiarą w jego wiedzę i doświadczenie oczekiwali ratunku...

I zaczął pokrywać stronniczkę notesu cyframi wyliczeń. Drugą... trzecią... Na skroniach wystąpiły mu grube postronki żył. Czerwone ćmy w nieregularnych kręgach pląsały przed oczami. Wzdrygnął się poczuwszy, że ktoś dotknął jego ramienia. Zobaczył zatroskaną twarz Plichty i oprzytomniał.

— Jakże tam pompa? — zapytał przecierając wierzchem palców przekrwione oczy.

— Motorzyści i elektrykarze robią, co mogą, ale pracy jest dużo, bo nawalił także silnik. Przy tym w maszynie woda zacieka.

— To było do przewidzenia!... Podaj tam sprężonego powietrza!

Kapitan przysunął się całkiem blisko. Zaleciało od niego mokrym, zgrzanym ciałem. Nie trudno było dostrzec, że stracił nadzieję na uratowanie okrętu.

— I „Asdic" nie działa!... Czy nie czas byłoby, stary, pomyśleć o ocaleniu załogi?... Może przez wyrzutnie torpedowe?

Ale Mróz pokręcił głową.

— Do chrzanu! — odrzucił niecierpliwie. — Z tej głębokości to pewna śmierć!... Za duże ciśnienie, człowieku!... Ale boję sygnałową trzeba oddać i zajmij się tym, proszę!

— Racja, proszę ciebie!

— A jak nasi ludzie z przednich przedziałów?

— W porządku, Stachu!

Twarz Mroza zasępiła się.

— Słuchaj!... Porządek i karność muszą być utrzymane!... Rozumiesz mnie?... Za każdą cenę! — zaakcentował. — Do zbiorowej histerii dopuścić nam nie wolno!... W razie konieczności postąpimy w myśl regulaminu!... Czy stać cię na to, Jerzy?

Plichta skinął głową ponuro.

— S i e w i — poruszony czymś do żywego zatrącał gwarą, sam o tym nie wiedząc. — Ale wierzę, że nie będzie potrzeby użycia broni!... To swoje chłopy!

Od pewnego już czasu słychać było dobiegające z przedziałów rufowych suche pokasływania, które stając się coraz częstsze, zwróciły teraz uwagę dowódcy.

— Jerzy? — spojrzał mu w oczy z niepokojem. — Czyżby?

— Cóż? — odrzekł kapitan zgnębiony. W akumulatorni także woda!

— Chlor?...

— Nie inaczej!... Wkrótce gaz dojdzie i tutaj.

Mróz ścisnął szczęki tak mocno, że schwycił go kurcz. Bezwiednie zaczął masować bolące miejsce.

— Jaki stan wody w maszynach? — zapytał Plichty krztusząc się kaszlem.

— Powstrzymujemy przeciek — odrzekł Plichta cicho. Oszczędzanie wszelakiego wysiłku było koniecznością, wynikającą z braku tlenu. — Ale tylko w miarę możności, bo sprężonego powietrza mamy już niewiele.

— Dobrze robisz, że nie jesteś rozrzutny, Jurku!... Musi go nam jeszcze wystarczyć na tę ostatnią, najważniejszą chwilę!

Słaby błysk zainteresowania ożywił zapuchnięte oczy Plichty. Jego mięsiste błyszczące od potu policzki zwisały, czyniąc go podobnym do osowiałego, starego wyżła.

Elektryczność nie paliła się już od godziny. Od nadmiaru wilgoci powstało w instalacji spięcie. Toteż w centrali czaił się mrok. Nie mogła go skutecznie pokonać mała, czterovoltowa żarówka, paląca się nad nimi, w kiosku, przy żyrokompasie. Ale stożek jej wątłego światła, przenikającego ze stropu górnym otworem komunikacyjnym, był symbolem nadziei.

Ostatnie słowa dowódcy zawierały w sobie coś, co kazało Plichcie podnieść głowę.

— Co masz zamiar zrobić?

— Zgromadzić wszystkich ludzi w kiosku i w rufowym pomieszczeniu załogi, oddzielić się drzwiami od reszty okrętu i otworzyć rury od przedziału zalanego.

— Chciałbyś więc w ten sposób?... — zająknął sie Jerzy. Znając przyjaciela nie dowierzał własnym uszom. — Dobrowolnie?... Samobójstwem?

Mróz niecierpiwie rzucił ramionami.

— Co takiego? — żachnął się. — Także pomysł!... Czy nie rozumiesz, że jeżeli zmniejszymy w ten sposób pojemność, to ta skromna ilość powietrza sprężonego, którą jeszcze rozporządzamy, mogłaby wystarczyć do zrównoważenia, a nawet przeważenia ciśnienia wody z zewnątrz?...

— Wiem już do czego zmierzasz!... podchwycił kapitan. — Wtedy będzie można otworzyć właz i...

— ...i ciśnienie wewnętrzne wyrzuci każdego z nas z okrętu na powierzchnię!... Jak wepchniętą przez przemoc do wody i nagle puszczoną piłkę gumową!

Jerzy nie mógł opanować ogarniającego go podniecenia.

— Więc do pioruna na co jeszcze czekamy?

— Spokojnie, chłopie!... Bądź co bądź to tylko ostateczność! Leżymy trochę za głęboko!

— Wyboru przecież nie ma!... Nie łudzisz się chyba, że uda ci się podnieść okręt!

Mróz nie odpowiedział, z pomieszczenia załogi bowiem dobiegły dźwięki, w tych okolicznościach zdumiewające. Było to ciche, niemniej wyraźne ćwierkanie mandoliny układające się w popularną piosenkę Yradiera „la Paloma" — „Chłopcy na nas już czas!"...

Z brzękliwych tych tonów promieniowała taka otucha, że przyjaciele spojrzeli po sobie rozjaśnieni nagle. Jakże pokrzepił ich ten uśmiech!... Jakże w porę przyszła ta niewybredna muzyka!

— Ciekawym, który to taki grajek! — mruknął Plichta podnosząc się ociężale.

Niespodziewanie Mróz poczuł ból w piersi, ujrzał bowiem znowu obie najdroższe mu na świecie twarze, w ciepłym świetle pomarańczowego abażuru, roześmiane, miłe, najmilsze, takie, jakimi je zostawił w ów wieczór ostatni, kiedy wezwał go telefon Dowódcy Floty.

Przeciwieństwo pomiędzy tym, co tak niedawno porzucił, a rzeczywistością, było zbyt okrutne. Przez czas pewien pozwolił sobie jednak sycić się tymi majakami, obezwładniającymi słodyczą i rozpaczą zarazem. Całkowicie uwolnić się od nich pomógł mu dopiero Plichta, który wyszedłszy z ciemności stanął w smudze poświaty sączącej się z góry i rzucającej mu tak czarne cienie na oczodoły, jakby już nie żył.

— To mat Jankowski! — oznajmił pogodnie. — Powiada, że skoro ma czas wolny od służby, to właściwie nie wie, dlaczego nie miałby pobrzdąkać sobie i kolegom.

— A to zuch! — ucieszył się Mróz. — Który to Jankowski, bo chwalić Boga, mamy ich na okręcie trzech!

— To ten podsłuchowiec!... Z cywila czeladnik mularski!... Warszawiak!

Stanisław uległ znowu atakowi wyniszczającego kaszlu.

— Czy zauważyłeś, Jerzy — powiedział wreszcie przerywanym głosem — jakie wielkie wartości duchowe tkwią w ludziach pracy fizycznej?... Chociaż niedoceniane były dawniej i raczej dławione niż pielęgnowane, to jednak żyją i trwają z pokolenia na pokolenie!

— Ile mamy jeszcze sprężonego powietrza?

— 45 atmosfer!... Słuchaj, Stachu!... Skoro mamy próbować ocalenia załogi przez właz kiosku, to nie rozumiem, dlaczego zwlekasz?

— Nie zapominaj, że leżymy na 110 stopach!... W najlepszym razie połowie ludzi wyrzuconych z tej głębokości różnica pomiędzy ciśnieniem tutaj i ciśnieniem na powierzchni morza rozedmie płuca, wszystkim zaś porozrywa skórę i naczynia krwionośne.

— Tą drogą przecież wyratował przed laty część swojej załogi i siebie kapitan Maciejewicz!

— Owszem, to znany wypadek. Ale okręt Maciejewicza zatonął dużo płyciej.

— Nie zapominaj jednak, Stachu, że wkrótce może już być za późno!

Mróz pokręcił głową odmownie.

— Mamy jeszcze w zapasie powietrze sprężone w tych torpedach, których nie zdążyliśmy wystrzelić. To powinno wystarczyć!... Myślę, że nie pomyliłem się w swoich wyliczeniach.

Oficerowie zamilkli. Obaj wyraźnie słyszeli miarowy, rytmiczny szum, przypominający pracę tłoków maszyny parowej. Dźwięki te wydawała własna ich krew, którą serce przepompowywało mozolnie poprzez arterie czaszki. Wtórowały temu pokaszliwania załogi i mandolina, na której mat Jankowski wygrywał teraz „Serce w plecaku".

Do odgłosów tych, z którymi zdołali się już oswoić, wplątał się nieoczekiwanie dźwięk nowy i przez swoją obcość wręcz wstrząsający. Było to wyraźne stuknięcie z z e w n ą t r z, potem powolny chrobot metalu po kadłubie okrętu. Nie mogło to być złudzeniem, musieli to usłyszeć wszyscy, bowiem w pomieszczeniu załogi mandolina zamilkła w pół taktu.

Plichta zacisnął palce na ramieniu przyjaciela.

— Tak, to nurek! — stwierdził Mróz spokojnie.

W radiostacji podoficer porwał ciężki klucz francuski i samorzutnie zaczął nim pukać w ścianę. Gdy skończył, odpowiedziano mu również stukaniem, wyraźnie uporządkowanym w alfabet Morse'a: kreska, kreska, kreska... Kreska, kropka, kropka... Kropka, kreska, kreska...

Łączność ze światem żywych została nawiązana.

Wsłuchując się z napięciem w stukanie, odcyfrowywał Plichta głośno jego treść:

— Odwagi!... Ratunek w toku!... Nad wami dwa holowniki!... „Smok" w drodze!

— Przecież „Smok" ma dźwig do podnoszenia wraków! — dorzucił już od siebie, radośnie.

— Czy tylko zdąży na czas! — odezwał się Mróz, skoro minęło pierwsze wrażenie.

— Ile powietrza?

Plichta zepsuł kilkanaście zapałek, które gasły jedna po drugiej z braku tlenu, zanim udało mu się oświetlić manometr.

— 35 atmosfer!

Tymczasem światło kompasowej żarówki zaczęło wyraźnie przygasać. Upał i duchota, zmieszane z trującymi wyziewami chloru, stały się wręcz zabójcze. Nie odezwała się już więcej mandolina. Do obolałego mózgu wracała uporczywie myśl o losie tych torpedystów, którzy nie zdążyli wydostać się z zalanego przedziału. Stawało się straszno...

— Ile powietrza, Jerzy? — wychrypiał Mróz.

— 30 atmosfer!

— A więc jeszcze wystarczy!

Głucho łomotały mu tętna w skroniach. Kaszel i pośpieszny, krótki oddech rozrywały zda się pierś. Czerwona mgła przesłaniała wzrok. Bronił się jeszcze przed utratą świadomości. Wymęczony organizm sposobił się jednak do udzielenia mózgowi ostatniej dobroczynnej narkozy, która miała ułatwić człowiekowi odejście z tego świata.

— Jerzy! — odezwał się Mróz głosem, który miał być mocny i stanowczy ale zabrzmiał drżąco i wątle. — Każ załodze włożyć aparaty ratunkowe i zgromadź ją całą tutaj!... Opuszczamy okręt!

Ale do tego już nie doszło.

W pierwszej chwili nie mogli zrozumieć znaczenia tego, co zaszło... Jakaś zmiana, która sprawiła, że zmora śmierci ustąpiła z zatrutych ich mózgów, że krew zaróżowiła pobladłe policzki, że w zapadniętych oczach zabłysła znowu nadzieja.

Światło!... Paliło się światło!... Mocnym blaskiem jarzyły się wszystkie żarówki... Ludzie, nie dowierzając sobie, przecierali olśnione oczy.

— Obywatelu komandorze!...

Poważny to musiał być doprawdy powód, który sprawił, że flegmatyczny i małomówny poznaniak, bosman Stachowiak, nie posłużył się rurą głosową, ale przyszedł sam. Nie zapomniał przy tym o przepisowej postawie. Stał w owalu drzwi rufowych centrali, nie wyprężając się nadmiernie jak byle rekrut, ale właściwie tyle, ile na szefa motorzystów i elektrykarzy okrętu podwodnego przystało. Jego chuda twarz o oliwkowej cerze i ciężkiej dolnej szczęce, ozdobiona cienkim, czarnym wąsikiem i również czarną, śpiczastą bródką, była niemniej opanowana niż zawsze, tylko w małych, zmrużonych oczkach igrały płomyki zadowolenia, kiedy cichym przerywanym przez kaszel głosem meldował, że silnik i pompa balastowa są już w całkowitym porządku.

Mróz poczuł w sobie przypływ nowych, nieprzeczuwanych sił.

— Na stanowiska!... Wynurzenie na sterach!... Szas wszystkich balastów!

Cicho zamruczały silniki elektryczne. Zachlupotała w rurach woda pędzona resztą sprężonego powietrza. Załoga pracowała sprawnie, jak na ćwiczeniach. Każdy miał tu swoją funkcję, znaną lepiej od pacierza, którego niejeden już zapomniał. Każdy ruch w ciasnym wnętrzu był obliczony i wyuczony, możliwy do wykonania nawet po omacku. Teraz pomagał im jeszcze instynkt i wola życia.

Okręt drgnął i uniósł się rufą do góry. Po chwili dziób wyrównał. Strzałka manometru głębokości poczęła sunąć po obwodzie tarczy.

— 100!... 90 stóp, proszę ciebie! — odczytywał Plichta głośno. — Ale zacnie wychodzimy, jak babcię kocham!... Swoją drogą cwany chłop z tego Stachowiaka!... I pomyśleć tylko, że jeszcze przed pięcioma minutami za nasze życie nikt nie dałby garści paku!!

Mróz chciał odpowiedzieć, ale zakaszlał się tak gwałtownie, że oczy wystąpiły mu z orbit. W gardle poczuł słony smak krwi...

— 45 stóp! — Plichta z pewnym niepokojem spojrzał na przyjaciela. — Ale dało nam szkołę, proszę ciebie!

— Owszem! — odrzekł wreszcie Stanisław, skoro paroksyzm minął. — Ale wyjdziemy z niej mocniejsi!

— I o własnych siłach!

— A nie wyciągnięci przez „Smoka" jak stary kalosz!... Może także z większym szacunkiem dla życia!

— I z większym zaufaniem do naszych ludzi, proszę ciebie!... 35 stóp Stachu!... Czy widzisz?... 35 stóp! — powtórzył z naciskiem.

(dokończenie na str. 21)

ZGODNIE Z NASZYMI ZAPOWIEDZIAMI ROZPOCZYNAMY NASZ DOROCZNY

WIELKI KONKURS MORSKI

w ramach którego Czytelnicy nasi znajdą 30 ilustracji, zamieszczonych w trzech seriach (po 10 sztuk) w trzech kolejnych numerach, przy czym zadaniem uczestników konkursu będzie odgadnąć, co przedstawia dana ilustracja.

⚓

A oto pierwsza część Konkursu, którą zamieszczamy pod hasłem: Czy znasz Polską Flotę Handlową?

Zamieszczone obok zdjęcia przedstawiają 10 najpopularniejszych jednostek naszej Floty Handlowej. Zadaniem Waszym jest odpowiedzieć na pytanie:

JAKĄ NAZWĘ NOSI TEN STATEK?

Na zamieszczonym poniżej kuponie należy wpisać odpowiednie nazwy (np. s/s Kołobrzeg itd.), a następnie przesłać wycięty kupon do Redakcji naszego pisma: Warszawa, ul. Widok 10, z adnotacją „Konkurs Morski". Termin nadesłania ostatniego kuponu (kuponu Nr 3) upływa z dniem 30 kwietnia 1949 r. (decyduje data stempla pocztowego). Między uczestników Konkursu, którzy nadeślą w podanym terminie prawidłowe rozwiązania, zostanie rozlosowanych następujących

100 NAGRÓD

1—3: Po jednym pierwszorzędnym KAJAKU.

4—55: Po jednym bezpłatnym PRZEJEŹDZIE STATKIEM PZP „Gryf" na trasie GDYNIA — SZCZECIN (ewent. SZCZECIN—GDYNIA) i z powrotem.

56—100: Po jednej wartościowej książce Wydawnictwa „Prasa Wojskowa", lub też po rocznej (ewent. półrocznej) prenumeracie miesięcznika „Morze i Marynarz Polski".

Losowanie nagród odbędzie się w Redakcji „Morza i Marynarza Polskiego" w Warszawie, ul. Widok 10, w obecności Komitetu Konkursowego, w skład którego wejdą przedstawiciele Zarządu Głównego LM, Dowództwa Mar. Woj., Wyd. „Prasa Wojskowa" i Redakcji.

Rozstrzygnięcie Konkursu podamy w numerze 6 (czerwcowym) naszego miesięcznika.

A więc zaczynamy...

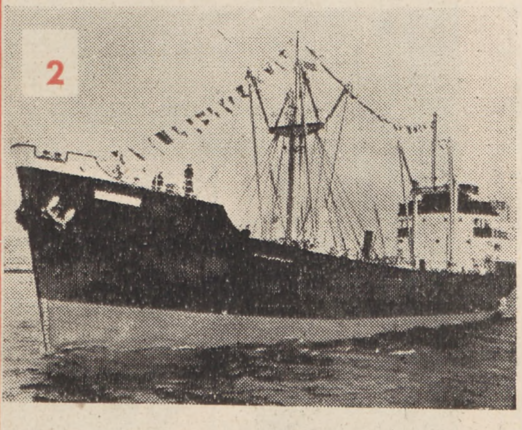
JAKĄ NAZWĘ NOSI TEN STATEK?

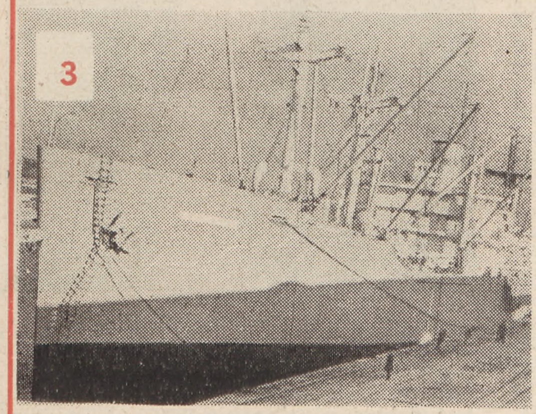
KUPON KONKURSOWY Nr 1

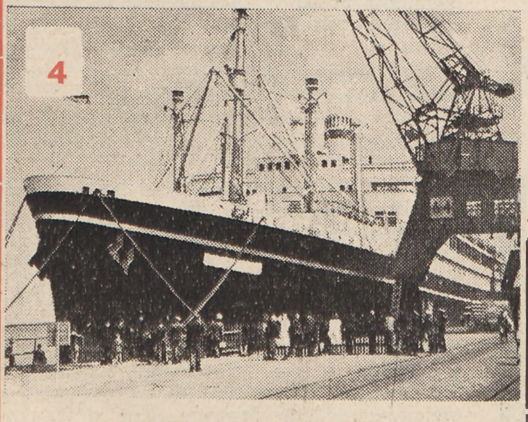
1 ....
2 ....
3 ....
4 ....
5 ....
6 ....
7 ....
8 ....
9 ....
10 ....

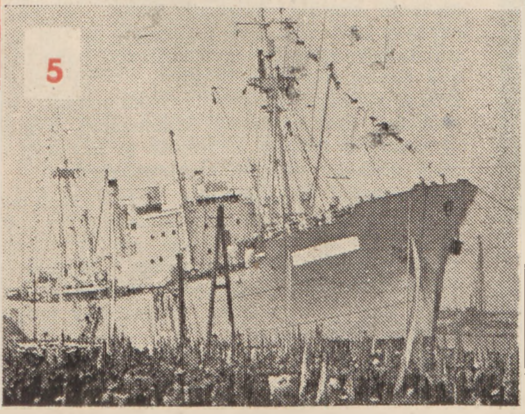
WYPEŁNIJ — WYTNIJ — WYŚLIJ

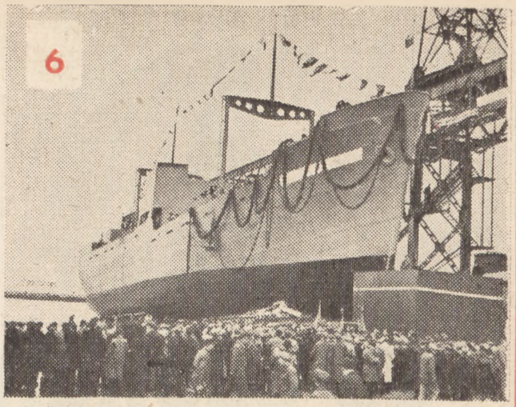




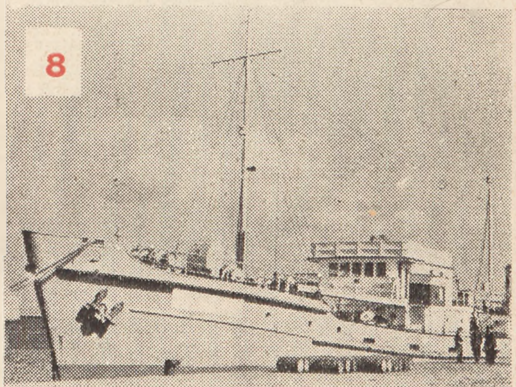




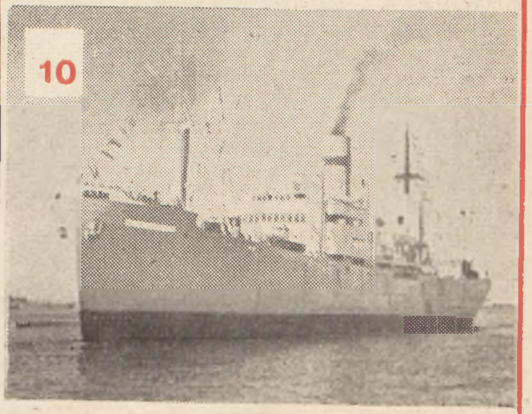
















KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY

OD SŁOŃCA I GWIAZD DO RADARU

W poprzedniej naszej wędrówce po odległych czasach, obserwując rozwój nautyki, doszliśmy do okresu kiedy, jak powiedzieliśmy, osiągnięto podstawy nowożytnej nawigacji.
Rozwój nawigacji, jak inne dziedziny poczynań ludzkich, wykazuje stały postęp. Zdobyte i zastosowane na morzu wynalazki, które w pierwotnej swej formie, były dość prymitywne, z biegiem czasu ulepszano. Marynarze są wymagający. Ambicją ich było, aby doprowadzić nawigację do możliwie największej dokładności. Aby to osiągnąć ulepszono przyrządy nawigacyjne.
Na siatce Merkatora, przybywało coraz więcej nowych szczegółów nautycznych. Astrolabium, z nieudolnego kątomierza, zaopatrzonego w ciężarek zawieszony na nitce, stało się precyzyjnym instrumentem optycznym — sekstantem. Przyszedł wreszcie wiek dziewiętnasty. Wiek, pary i elektryczności, wiek stalowych okrętów i napędu mechanicznego. Podstawy nawigacji zostały te same, natomiast ludzkość otrzymała nowe, niespotykane dotychczas. możliwości techniczne.

Z chwilą pojawienia się na morzach okrętu stalowego, kompas magnetyczny znalazł się w zmienionych warunkach. Żelazo okrętowe, działając jako magnes, zaczęło zakłócać jego wskazania. Igła magnetyczna zaczęła odchylać się znacznie od południka magnetycznego. Rzecz tę trzeba było zbadać i złu zaradzić. Stworzono całą naukę o odchylaniu się igły od południka magnetycznego — czyli *dewiację*. Nauczono się zmniejszać wpływ żelaza okrętowego na kompas, czyli *kompensować dewiację*. Sędziwy towarzysz żeglarzy — kompas magnetyczny, otrzymał szereg dodatków i przybudówek. Były to urządzenia kompensacyjne. Zjawiły się po obu jego bokach kule żelazne, redukujące wpływ na igłę miękkiego żelaza.

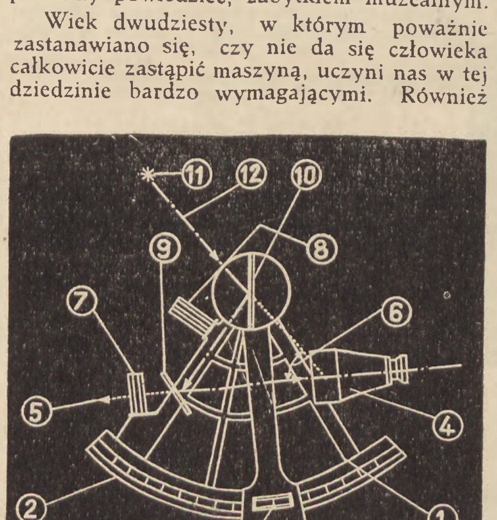
Wraz z pojawieniem się na morzu maszyn służących do napędu, także i nawigacja zaczęła ulegać mechanizacji.

Jak inni, tak i ludzie morza, starali się, aby mechanizm zastąpił pracę człowieka. Zaczynają się więc pojawiać przyrządy nawigacyjne — mechaniczne. Jednym z nich był i jest dotychczas, log mechaniczny. Węzły na log-linie znikły. Zamiast deski umocowanej na końcu liny, zastosowano wiatrak, a raczej śrubę metalową, która pod wpływem szybkości obraca się w wodzie i obroty swe, proporcjonalne do szybkości, przekazuje po linie do licznika umieszczonego na burcie. Licznik rejestruje przebytą drogę w milach morskich i kablach.

Sonda ręczna, która była bardzo dobra w swoim czasie, obecnie, przy zwiększonej szybkości i wielkości statków okazywała się nie wystarczająca. Pojawiły się sondy mechaniczne, które można było później używać w ruchu i na większych niż dotąd głębokościach.

Nastąpił wiek dwudziesty, w którym technika wkroczyła na tory niemal zawrotne. Zastosowano na morzu radio. Oprócz tego, że umożliwiało ono doskonałą sygnalizację na odległość, dało możność sprawdzania czasu. Chronometr przestał być tabu okrętowym, przy którym chodziło się na palcach, a stał się, jak dziś to można bez większej przesady powiedzieć, zabytkiem muzealnym.

Wiek dwudziesty, w którym poważnie zastanawiano się, czy nie da się człowieka całkowicie zastąpić maszyną, uczyni nas w tej dziedzinie bardzo wymagającymi. Również



SEKSTANT
1 — rama, 2 — limbus (podziałka stopniowa), 3 — alhidada z noniuszem, 4 — luneta, 5 — linia widzenia horyzontu, 6 — kąt widzenia ciała niebieskiego i linii horyzontu, 7—8 — szkła przyćmiewające, 9 — lusterko małe, 10 — lusterko duże, 11 — ciało niebieskie (gwiazda, planeta), 12 — droga promienia świetlnego.

nawigacji postawiono bardzo wysokie wymagania. Oprócz tego, że ma być ona bezpieczna, musi być także dokładna. Jeżeli ma być dokładna, to instrumenty, którymi się posługuje powinny być nie tylko dokładne, ale wprost precyzyjne. Czy nie można by prowadzić nawigacji bez udziału człowieka?

Oto wymagania i pytania, jakie postawił przed nawigacją wiek dwudziesty.

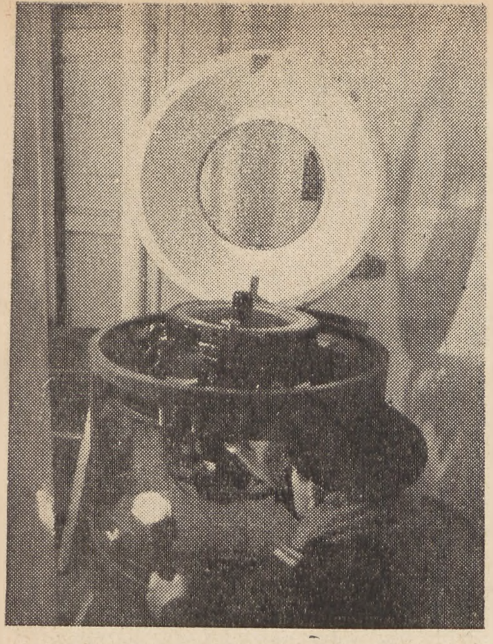
Jednym z nowych instrumentów jest kompas żyroskopowy, albo jak mówimy inaczej — bąkowy.

Widać już z nazwy, że ten nowy kompas nie ma nic wspólnego z magnetyzmem. Jest on oparty na zjawisku wirującego bąka. Wykorzystana jest tu mianowicie zasada, że ciało szybko wirujące, zachowuje w przestrzeni stały kierunek osi wirowania. Jeśli natomiast przyłożyć do osi bąka jakąś siłę, to oś zmieni kierunek zawsze w ten sam sposób. W kompasie żyroskopowym zastosowano bąk wirujący w ten sposób, że związano go niejako z ruchem wirowym ziemi, przez ograniczenie stopnia swobody bąka. W płaszczyźnie horyzontalnej, osiągnięto w ten sposób to zjawisko, że oś wirującego bąka ustawia się wzdłuż linii Północ — Południe. Dodać należy, że obroty bąka muszą być szybkie, bo minimum kilkanaście tysięcy obrotów na minutę. Szybkość tę uzyskujemy przy pomocy napędu elektrycznego.

Kompas żyroskopowy jest w rezultacie mechanizmem bardzo skomplikowanym i delikatnym, ale uniezależnia nas od magnetyzmu ziemskiego i okrętowego i związanych z nim niedociągnięć kompasu magnetycznego. Daje nam pewny kurs. obarczony jedynie małymi poprawkami.

Zobaczmy co się stało z naszą poczciwą sondą ręczną.

Nie ma niestety nawet cienia podobieństwa między nowoczesną sondą i tym sędzi-



Repetytor kompasu bąkowego. Precyzyjny ten przyrząd wskazuje nieomylnie najdrobniejsze odchylenie od kursu okrętu.

wym przyrządem. Do sondowania zaprzęgnięto zjawisko fizyczne, rozchodzenia się głosu. Nie jest to wprawdzie głos w ścisłym znaczeniu tego słowa, ale w każdym razie fale dźwiękowe — tzw. ultra dźwięki, których częstotliwość wykracza poza zakres słyszalny przez człowieka.

Sondy ultra dźwiękowe opierają się na zasadzie, że dźwięk w wodzie rozchodzi się z szybkością stałą i wynosi w wodzie morskiej około 1500 m/sek. Zbudowano więc przyrząd, który wysyła w kierunku dna morskiego wiązkę dźwięków ponad słyszalnych i odbiera ich odbite echo.

Nie trudno już zgadnąć, że głębokość w miejscu sondowania jest proporcjonalna do połowy czasu, jaki upływa między wysłaniem dźwięku i odebraniem jego echa.

Wspomnieliśmy już o tym, że wprowadzono na morzu radio. Natura człowieka ma to do siebie, że trudno się jej zadowolić rzeczami znanymi. Mało już było posiadania dokładnego czasu i doskonałej sygnalizacji na duże odległości. Zaczęto się zastanawiać, czy nie dałoby się bardziej wykorzystać radia do nawigacji.

Dla chcącego nie ma nic trudnego. Zastosowano radio do określania miejsca. Powstała cała dziedzina radionawigacji. Była to niewątpliwie pewna rewelacja.

Wykorzystano tu zjawisko, że fale elektromagnetyczne, popularnie zwane radiowymi, można wysyłać w dowolnych kierunkach, jak również można określić z jakiego kierunku one przychodzą. Osiąga się to przy pomocy anteny radiowej i odbiorników, które pozwalają określić kierunek nadchodzących impulsów na podstawie maksymalnej lub minimalnej słyszalności w zależności od ustawienia anteny ramowej.

Jak już wspomnieliśmy powstał cały system radionawigacji. Powstały radiolatarnie morskie rozmaitych typów. Używa się je w ten sposób, że albo statek przy pomocy odbiornika kierunkowego namierza radiolatarnie na brzegu, albo zespół radiolatarni kierunkowych na lądzie namierza sygnały statku, nadawane zwykłym nadajnikiem i podaje drogą radiową, jakie jest miejsce statku.

Do specyficznie trudnych zagadnień na morzu, należało prowadzenie nawigacji w czasie złej widoczności, szczególnie we mgle. Dotychczasowe sposoby określania miejsca polegały na obserwacji — albo znaków nawigacyjnych, albo ciał niebieskich. W czasie złej widoczności wszystkie te sposoby były nieużyteczne.

Wprowadzenie radionamierzania rozwiązywało w pewnej mierze ten problem, ale miało wady. Nie dawało mianowicie wystarczającej dokładności, gdyż oparte było na wyczuwaniu przez człowieka maksimum dźwięku. Ucho ludzkie jest tak niedokładnym instrumentem, że nie pozwala dobrze uchwycić tego momentu.

Na szczęście duch wynalazczy nie zna spokoju.

Radionawigację rozwijano dalej. Wynaleziono sposób określenia miejsca przy pomocy fal radiowych — zwany „Gee" (dżi) i później „Decca". Sposób ten wymaga specjalnej mapy z naniesioną siatką hyperboliczną. Wykorzystano tu inną cechę fal radiowych, a mianowicie tę, że rozchodzą się one z szybkością stałą wynoszącą jak wiemy 300 000 km/sek.

W systemie „Gee" dwie pary stacji radiowych, wysyłają jednocześnie impulsy.

W zależności od tego, jak daleko znajdujemy się od stacji A i jak daleko od stacji B (mówimy o jednej z par stacji), wysłane przez stacje impulsy dotrą do nas z pewną różnicą czasu. Jeśli jesteśmy bliżej stacji A, to odbierzemy jej impuls wcześniej niż stacji B. Zauważono, że punkty, w których znajdując się, odbieramy impulsy z taką samą różnicą czasu, układają się wzdłuż linii krzywych zwanych hyperbolami. Hyperbole te wykreślono na mapie i powstała w ten sposób siatka hyperboliczna. Oznaczono także, jakiej różnicy czasu odpowiada każda krzywa.

Należało jeszcze zbudować taki odbiornik, który by był zdolny mierzyć różnice czasu, wynoszące małe ułamki sekundy. Odbiornik taki zbudowano. Miejsce więc określa się systemem „Gee" w ten sposób, że odbieramy sygnały dwu par stacji nadawczych i mierzymy różnicę czasu w poszczególnych parach stacji. Szukamy na mapie, którym hyperbolom te różnice czasu odpowiadają. Na przecięciu dwu wyszukanych hyperbol, jest nasze położenie geograficzne.

System „Decca" jest ulepszonym systemem „Gee". Hyperbole w tym wypadku oznaczają miejsca jednakowych różnic faz między falami radiowymi o tej samej długości, nadawanymi jednocześnie przez dwie stacje nadawcze.

Mamy więc możność określenia swego położenia geograficznego niezależnie od widoczności. Określenie miejsca to jednak nie wszystko. Nawigacja musi być bezpieczna. Nie możemy dopuszczać, aby narazić na niebezpieczeństwo życie ludzkie czy cenny ładunek.

Jak omijać przeszkody nawigacyjne podczas mgły, czy złej widoczności? Pytanie to nurtowało nieraz umysły wynalazców. Trzeba zobaczyć przeszkody, pomimo złej widoczności.

Po żmudnej pracy wybitnych techników osiągnięto pozytywne rezultaty. Narodził się „RADAR". I w tym wypadku zaprzągnięto do pracy dla dobra człowieka fale elektromagnetyczne.

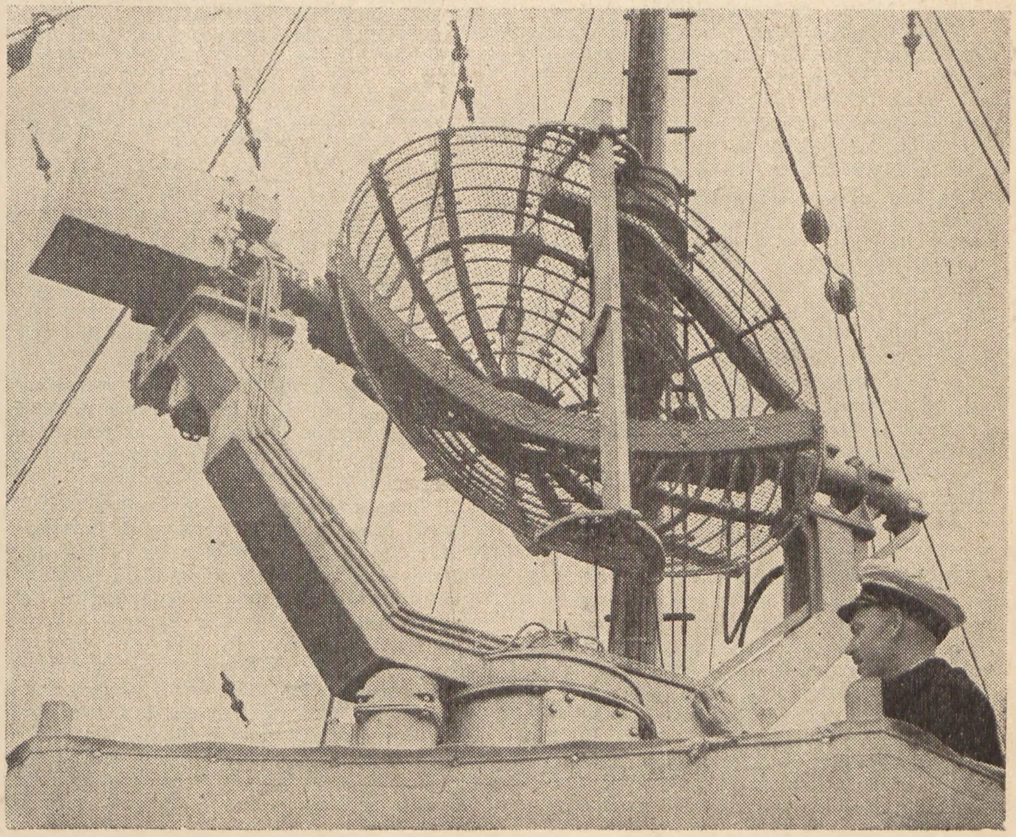
Oprócz znanych nam już ich właściwości rozchodzenia się z szybkością stałą 300 000 km/sek. i możności wysyłania ich i odbierania kierunkowo, wykorzystano tę właściwość, że fale o małej długości, napotykając na przeszkody w postaci przedmiotów czy po prostu innych „ośrodków" odbijają się. Można je po odbiciu odebrać.

Zbudowano więc urządzenie radiowe, które wysyła snop fal elektro-magnetycznych w pożądanym kierunku i odbiera ich odbicia od przeszkód, stojących im na drodze. Z różnicy czasu między wysłaniem i odebraniem impulsu i szybkości rozchodzenia się fal, otrzymujemy odległość napotkanego przedmiotu. System kierunkowego odbioru pozwala nam określić jego położenie w stosunku do okrętu czy też kursu.

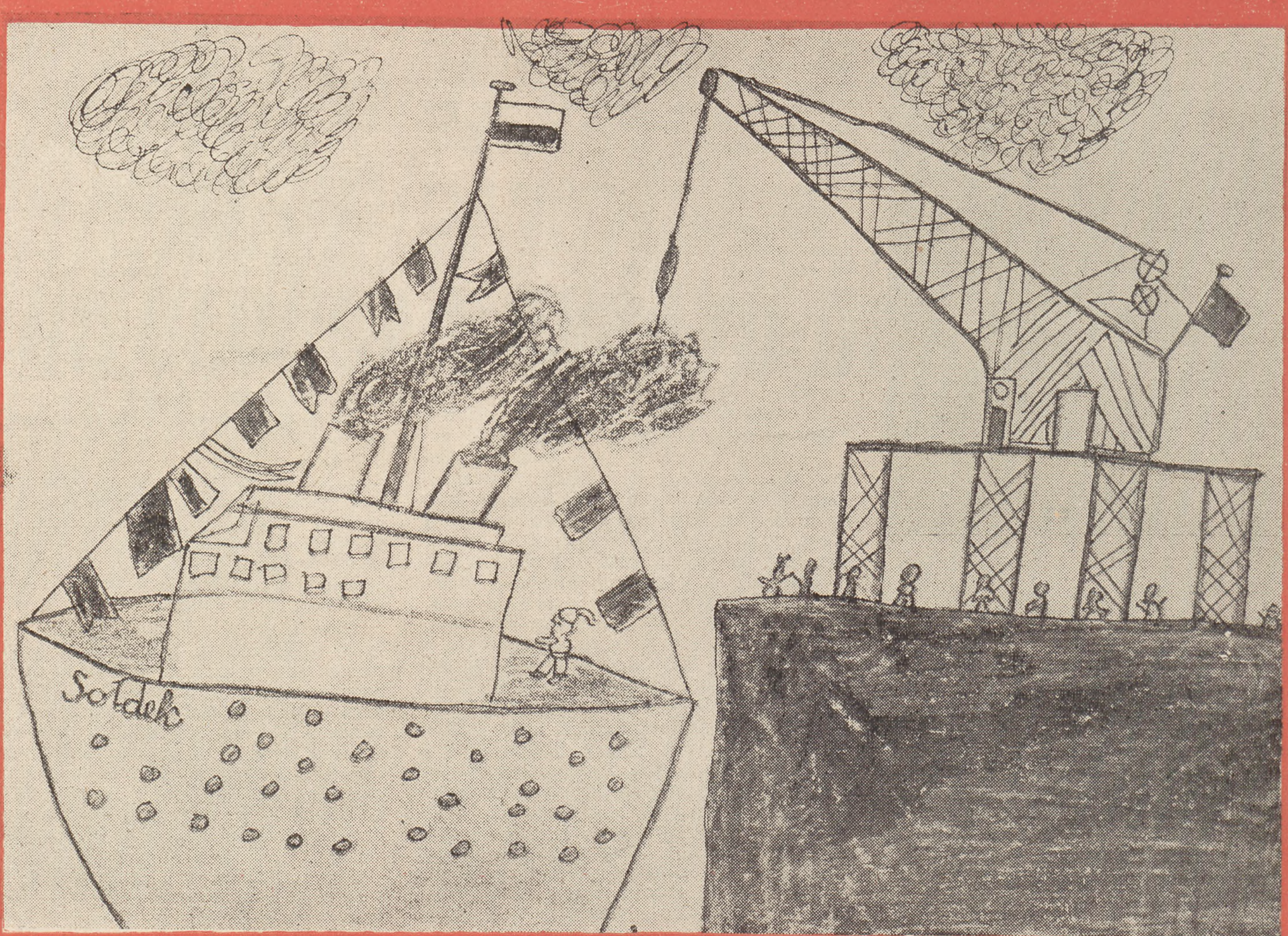
Zasada jest jak widzimy prosta. Trudniej było rozwiązać ją technicznie. Najwięcej trudności sprawiało zbudowanie przyrządu, mogącego mierzyć różnice czasu, wynoszące małe ułamki sekundy, jak na przykład 0,0005 sekundy. Uporano się jednak z trudnościami. Otrzymaliśmy cudowne oko, które widzi w ciemności i we mgle, i to na większą odległość, bo od dziesiątków metrów do setek kilometrów. Wynalazek jest bezwarunkowo doskonały, lecz mimo to nie przeceniajmy go jednak.

Nie zapominajmy, że nasze poczciwe i zasłużone weterany morskie: — kompas, mapa morska i log, nie przestały być podstawą do prowadzenia nawigacji. Wiele jeszcze lat upłynie zanim opisane tu pokrótce ulepszenia zajmą miejsce na wszystkich okrętach i statkach. Wielu jeszcze niespokojnych żeglarzy będzie wypatrywać chowających się figlarnie za chmurami ciał niebieskich, czy mrugających latarni morskich, aby odpowiedzieć na dręczące ich pytanie — gdzie ja w tej chwili jestem?

KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY



Antena radaru nawigacyjnego zainstalowana na pomoście dużego okrętu. Przyrząd ten jest głównym elementem współczesnej nawigacji.



Rys. Ryszard Staszewski, lat 8. „Wodowanie Sołdka"

MORZE W RYSUNKU DZIECKA

Mają siedem, osiem, dziesięć lat, umieją naśladować gwizd syreny okrętowej i rozróżniać szkuner od brygu. A wieczorami...

Wieczorami, kiedy ojciec czyta gazetę, starszy brat kończy odrabianie lekcji, a matka krząta się koło kuchni — mały Józio, Antek lub Franek siada przy stole i zaczyna rysować. Tematem tych rysunków nie są jakieś zmyślone historie, ale to, z czym chłopiec styka się w ciągu dnia.

Są tam statki, z kominów których dobywają się kłęby dymu. Są robotnicy portowi i dźwigi. Jest wodowanie „Sołdka". Jest ob. Fornalska, która chrzci butelką szampana „Jedność Robotniczą". Są wreszcie ulice Gdyni, Gdańska lub Szczecina...

Ojcowie Józków, Antków i Franków pracują w porcie, na stoczniach... Są wśród nich tacy, którzy już przed wojną poznali na własnym doświadczeniu sanacyjną „wolność" i terror granatowej policji. Dlatego może na rysunkach ich dzieci tak intensywnym kolorem czerwienią się robotnicze sztandary...

✵

Do niedawna jeszcze nie zwracano uwagi na „twórczość" dziecięcą. Wszystkim zdawało się, że dzieciństwo to okres mało ważny w życiu człowieka, o tyle wartościowy, o ile przypomina lub odtwarza pewne cechy życia dorosłych. Przy takim stosunku wszystkie cechy dzieciństwa były traktowane z lekceważeniem i wyrozumiałością. Dotyczyło to oczywiście rysunków dzieci, które uważano za „gryzmoły", nieudolne naśladowanie sztuki dorosłych.

Do zilustrowania niniejszego artykułu posłużyły nam rysunki wykonane przez uczniów I i II klasy Publicznej Szkoły Powszechnej Nr 19 w Gdyni. Być może, że rysunki te wydadzą się Wam śmieszne, ale tak nie jest. — Zresztą, przekonacie się o tym z artykułu. Kierownictwu Szkoły, które zadało sobie trud przygotowania tych rysunków i okazało bezinteresowaną pomoc — składamy tą drogą podziękowanie

REDAKCJA

Dopiero po wielu wiekach ignorowania dzieciństwa, udało się wybitnym uczonym psychologom dojrzeć głęboką wartość wieku dziecięcego, jako okresu rozwoju i tworzenia się człowieka.

„Dzieła" dzieci to nie tylko manifestacja przeżyć dziecka, lecz jednocześnie uzewnętrznienie jego stosunku do otoczenia, oraz wyraz **opanowania rzeczywistości**.

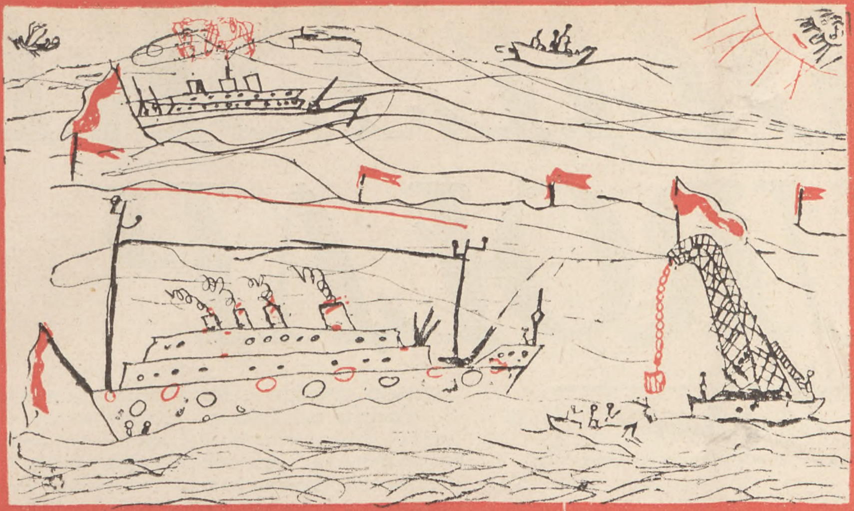
Sztuka dzieci kształtuje i odzwierciadla rozwój ich intelektu i stanowi przygotowanie do sztuki dorosłych. Wyrażając stosunek dziecka do rzeczywistości dnia codziennego, przechodzi ona pewne kolejne stadia. Pierwsze stadium stanowi **okres przygotowawczy**, zwany okresem **bazgroty**, w którym dzieci gromadzą i opanowują materiał, umożliwiający technikę prymitywnego ujmowania form. Dzięki temu przygotowaniu może dziecko w następnym okresie przejść do **schematycznego** przedstawienia otaczających je przedmiotów. Schemat początkowo nie zróżnicowany zupełnie, stanowi wspólny pień, z którego następnie wyrastają pewne odmiany schematów, przedstawiające ludzi „w ogóle" oraz zwierzęta i przedmioty. Z nich wyrastają znowu bardziej skonkretyzowane dzieła, ujmujące specyficzne i **typowe** cechy mniejszych grup przedmiotów, które dopiero przejść mogą do form naturalnych.

Zamieszczone tutaj przykłady dziecięcych kompozycji noszą cechy rysunków **typowych**, z początkami przejścia do dziecięcego naturalizmu. Wskazuje to więc na daleko posunięty rozwój intelektualny, zaobserwowany zresztą przeważnie wśród dzieci wielkich miast, a tym bardziej miast portowych. Kompozycje te są dziełem dzieci głównie ze sfer robotniczych, środowiska najbardziej związanego z pracą w porcie i z życiem społecznym. To, że przygodny ośmioletni malarz zamiast rysować fantastyczne kompozycje przedstawia przedkongresowy wyścig pracy, godne jest szerszego zainteresowania.

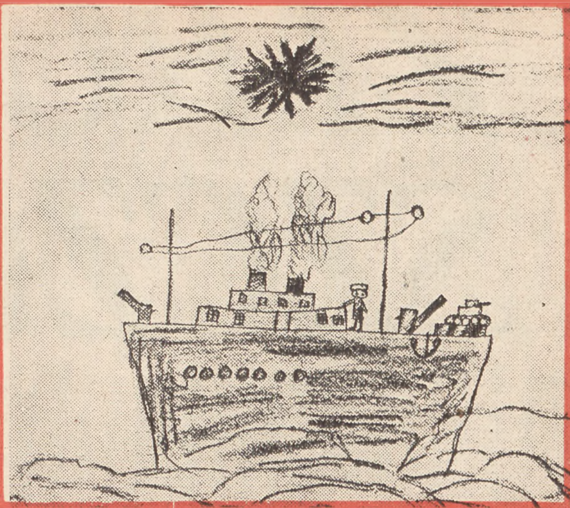
✵

Nie gniewajcie się więc ojcowie Józków, Antków i Franków, jeśli wasze dzieci po odrobieniu lekcji „tracą czas" na „bazgranie"... Niech „bazgrzą". Dla ludzi umiejących rysować, życie staje się piękniejsze i ciekawsze, a kto wie czy spośród Józków, Antków i Franków nie wyrosną przyszli malarze, którzy zamiast cukierkowatych portretów i mdłych pejzaży malować nam będą tętniące pracą stocznie i hale fabryczne.

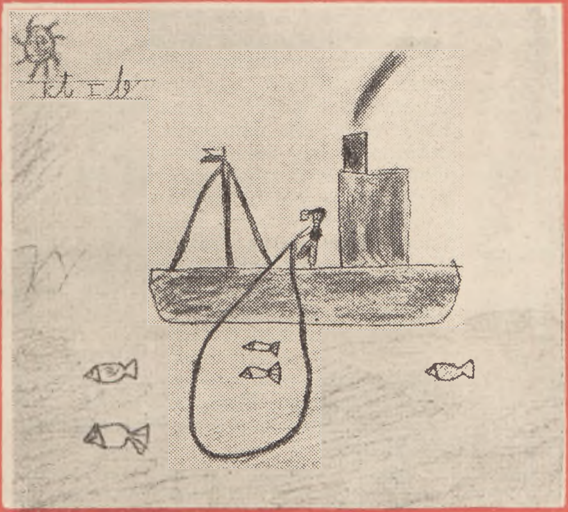
(SIER)



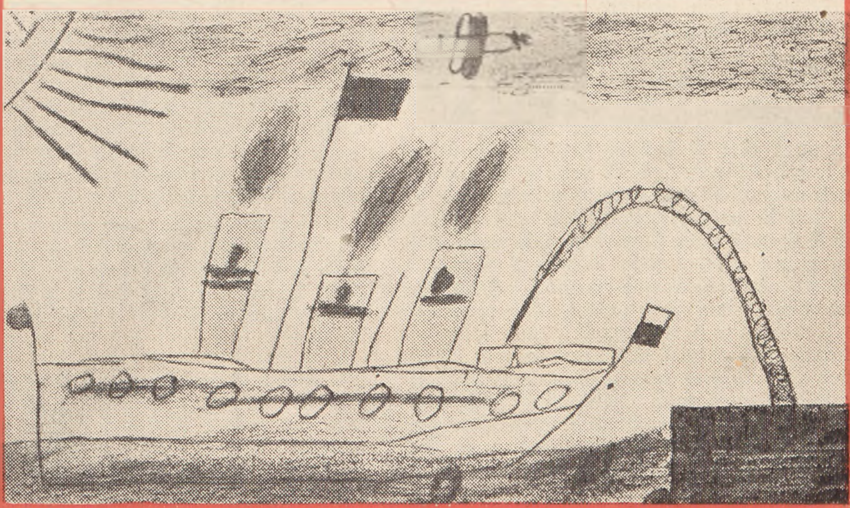
Autor powyższego rysunku — Jędrek Kosiński jest uczniem kl. Ib, ale rysunek jego zasługuje na najwyższe uznanie. Wybitnie rozwinięta fantazja i daleko posunięte opanowanie przestrzeni — oto główne cechy rysunku. Jest tu wszystko. I potężne okręty, uzbrojone w działa rufowe i dziobowe, i ogromny dźwig pływający do wydobywania zatopionych wraków, i łodzie rybackie, i mewa, i uśmiechnięte słońce.



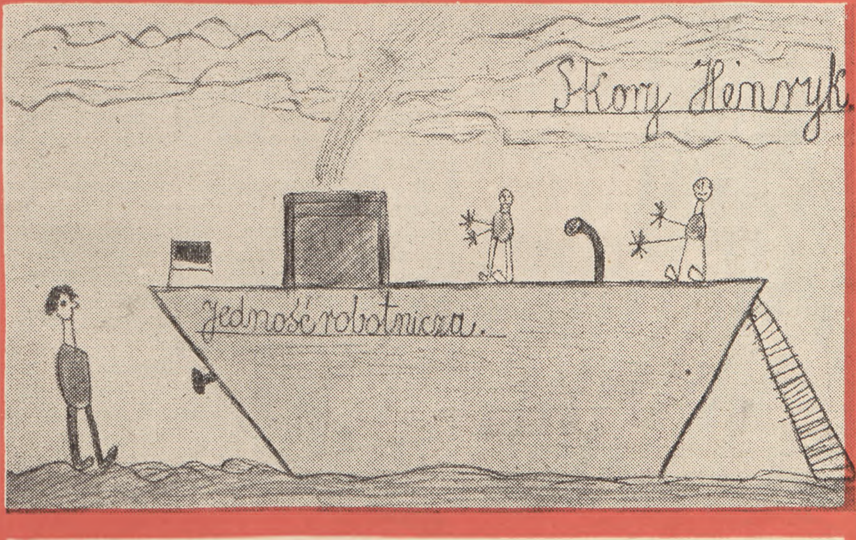
Ten groźny okręt, z niemniej groźnym dowódcą, rysował Piotruś Andrzejewski z kl. Ia, syn urzędnika. Czołg na pokładzie okrętu objaśnia, że mamy przed sobą transportowiec wojenny, a szczegóły (kotwica, antena) świadczą o dużym talencie młodego rysownika.



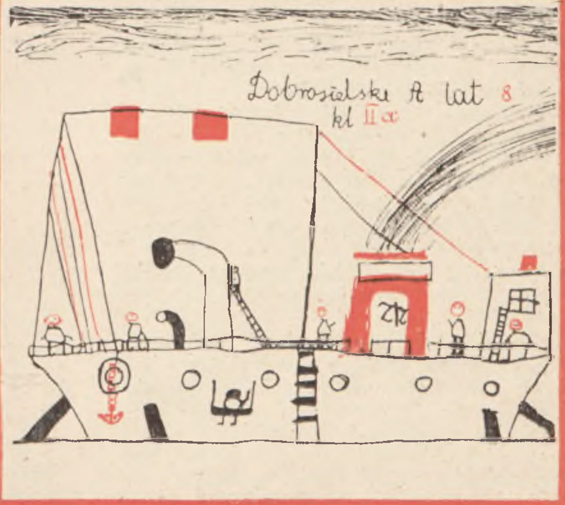
Władzio Przybył z klasy Ib, syn robotnicy, wie dobrze, że ryb nie łapie się na lasso. Ale właśnie śmiałe uproszczenie rysunku sieci warte jest najwyższej pochwały, nawet samego mistrza Picasso. Prosimy zwrócić szczególną uwagę na poprawną budowę kutra i ryb.



Do gdyńskiego nadbrzeża przycumował jakiś potężny statek. Na szczycie masztu powiewa czerwona flaga. Autor rysunku — Jurek Dzwonkowski z kl. Ia, którego ojciec pracuje jako robotnik w porcie gdyńskim, przedstawił moment załadowywania towarów do wnętrza statku. Ten dziwny przyrząd z prawej, to nie żadna sprężyna, to po prostu zwykły dźwig. Z kominów buchają kłęby dymu. Na tle obłoków szybuje samolot.



Na powyższym rysunku przedstawiony został uroczysty moment spuszczenia na wodę naszego drugiego z kolei rudowęglowca s/s „Jedność Robotnicza". Autorem rysunku jest Henio Skory, lat 8, syn murarza. Widzimy tu ob. Fornalską (z lewej), która zaraz ochrzci statek, rozbijając o jego dziób butelkę szampana. Są robotnicy stoczniowi, jest nawet śruba, chociaż umieścił ją Henio Skory na dziobie statku.



Na statku wre gorączkowa praca. To Przedkongresowy Czyn robotników stoczniowych. Ośmioletni A. Dobrosielski, uczeń kl. IIa, przedstawił na rysunku wiele ciekawych szczegółów, świadczących o dużej spostrzegawczości i niemałych zdolnościach młodego rysownika.

CZARODZIEJSKI SZCZUROŁAP

Leonid Sobolew

Pod wieczór sekretarz komitetu partyjnego, komisarz pułku Dorochow, ukończył wręczanie legitymacji partyjnych w punkcie dowództwa brygady piechoty morskiej. O zmierzchu włożył hełm, wziął do ręki automat i udał się do trzeciego batalionu; marynarze siedzieli tam o sto metrów od Niemców i dostać się do nich można było dopiero z nastaniem ciemności.

Pojedynek artyleryjski skończył się i w dąbrowie zapanowała dziwna cisza. Dwie ostatnie noce Dorochow spędził w innych batalionach, a w ciągu dnia udało mu się pospać z półtorej godziny. Szepnął łącznikowi: „W razie czego obudź", oparł się o skałę i natychmiast zasnął.

Przyśniła mu się nie wiadomo czemu pieśń śpiewana niskim kobiecym głosem. I w niewypowiedzianym czarze snu ujrzał czyjeś oblicze piękne i niezwykłe, ale znajome i drogie, a poza nim — upalny przestwór rodzinnych, zapomnianych pól z czasów młodości, pogrążonych w leniwym spokoju i ciszy. Lecz obok zatrzeszczała gałąź i Dorochow obudził się tak samo raptownie jak usnął, nie poruszył się nawet, tylko otworzył oczy.

Przed nim majaczyła ciemna dąbrowa. Przypomniał sobie natychmiast, gdzie się znajduje, i rozproszywszy majaki snu podniósł automat i wsłuchiwał się. Lecz dziwna rzecz — przyzwyczajony od razu przechodzić od snu do rzeczywistości, tym razem zapewne śnił nadal z otwartymi oczami: pieśń brzmiała w lesie swobodnie i potężnie.

Śpiewał niezwykle czysty i silny głos. Śpiewał z prostotą i swobodą tym niskim i pełnym tonem, jaki umie wydobyć ze starych skrzypiec prawdziwy artysta. Dorochow nie znał tej pieśni, lecz nawet nie usiłował zrozumieć jej słów.

Po prostu słuchał tego cudownego głosu — i pragnął tylko jednego, aby ten głos brzmiał jak najdłużej.

Przewodnik wrócił. Łącznik dotknął ręki Dorochowa i w milczeniu udali się w stronę, skąd dochodziła pieśń. Skończyła się, ale ten sam głos podjął natychmiast inną.

Pochyleni, wąskim rowem łącznikowym przedostali się wkrótce do głębokiego okopu i Dorochow zrozumiał, że śpiewają tuż obok.

Wyjrzawszy poza skalisty występ okopu, zobaczył tego, który śpiewał.

Był to chłopak dwunasto-, może trzynastoletni. Obok niego stał starszy oficer, wojskowy komisarz batalionu, Gałkin, który kierował światło kieszonkowej latarki na mapę.

— Nie udał ci się koncert — rzekł Dorochow witając się. — Taka muzyka jest do niczego. Wcale niewojenne myśli budzi w człowieku.

— Zupełnie słusznie — odparł Gałkin. — Zauważyłeś? Ani jednego wystrzału: słuchają fryce... A moje marynarzyki wyśpią się tymczasem, jak się patrzy... Już trzeci wieczór tak się wysypiamy doskonale!

— I osłona, którą wystawiłeś na ścieżce, też się zasłucha... Co za głos, wszystkie marzenia z duszy powyciąga. Prawdziwa — syrena...

Gałkin obraził się.

— Też powiedział — syrena! Syrena ma wstrętny głos. Wyje, duszę przewierca A on...

— Ja nie o tej — uśmiechnął się Dorochow. — Mam na myśli taką, która śpiewa w morzu, pamięć i wolę odejmuje... Słyszałeś, były takie morskie śpiewaczki, co to wabiły dawnych żeglarzy i wpędzały na kamienie?...

Gałkin zaśmiał się nagle.

— To te nagie, z ogonami rybimi, rusałki, czy tak?

Porównanie, jak widać, spodobało mu się i roześmiał się znowu. — To słuszne — syrena... Czarnomorska syrena! — A co do osłony, bądź spokojny, marynarze mają przeciw tej syrenie zaklęcie, jedno słowo... Oni nie słuchają pieśni, myślą o czymś innym...

— O czym?

— Poczekaj, dowiesz się. Po co się chwalić przed czasem. Mamy tu z dowódcą batalionu pewien pomysł, jak się uda...

Pieśń skończyła się niską, omdlewającą nutą. Gałkin poświecił i spojrzał na zegarek. Spospępniał wyraźnie czymś zakłopotany.

— Nie zmęczyłeś się, Pawełku? zapytał go łagodnie. — Spróbuj jeszcze. Może jakąś żałosną. Właśnie pora...

— Lepiej wesołą, towarzyszu komisarzu — odpowiedział Pawełek — o młynarce. Będą lepiej słuchać. Można?

— Dobra — rzekł Gałkin i Pawełek swobodnie, silnym głosem zaczął śpiewać pieśń Szuberta.



rys. art.-mal. Zygmunt Karolak

Dorochow zaiteresował się tym, w jaki sposób dostał się do nich ten chłopak, i Gałkin opowiedział, że wynalazł go łącznik Potapow u sąsiadów z lewej strony, marynarzy z oddziału moździerzy. Posłuchawszy jego pieśni, Potapow pomyślał sobie, że oddział moździeży ma już dobrego harmonistę, że dwóch muzyków w jednym oddziale to chyba za tłusto, i przysiadł się do Pawełka. Okazało się, że ma on siostrę artystkę, że sam uczył się w szkole muzycznej i był prymusem, ale uczniów ewakuowano na Kaukaz, a on się ukrył, bo przecież nie mógł porzucić Sewastopola, skoro umie strzelać. Jednakże na front udało mu się dostać dopiero wtedy, gdy ewakuowano na statku także jego siostrę, a on znowu się ukrył i sam sobie gospodarzył. Ale tu wojny prawie nie widzi i marynarze nawet nie dają mu do ręki karabinu.

Wtedy Potapow wyjaśnił mu podstępnie, że oddział moździerzy tylko z daleka rzuca miny we „fryców", ale prawdziwa wojna jest dopiero w brygadzie, a przede wszystkim u nich, w trzecim batalionie, gdzie nawiasem mówiąc, każdy ochotnik od razu otrzymuje dwa granaty i zdobyczny karabin. Pawełek przyszedł w gości, zaśpiewał „Cuszymę" — i Gałkin bez wahania zdjął z pasa dwa granaty i natychmiast zaliczył go rozkazem dziennym w poczet wychowanków batalionu — pomysł, na który marynarze oddziału moździerzy nie wpadli.

W tym momencie pieśń skończyła się i Gałkin przerwawszy wsłuchiwał się w ciemność. W mroku ponad okopem zapanowała chwilowa cisza. Potem po stronie niemieckiej zabrzmiał suchy trzask pojedynczego wystrzału.

Pawełek zaniepokoił się.

— Strzelają — szepnął omal nie płacząc. — Towarzyszu komisarzu, co to — strzelają!..

— Chyba że strzelają, skoro przestałeś śpiewać — odezwał się nagle głos z góry. W ciemności zaskrzypiał żwir i do okopu skoczył kapitan Mitiakow.

— No, jak tam? — zagadnął go Gałkin.

— Wszystko jak gdyby w porządku — odparł i natychmiast zwrócił się do chłopca. — Tylko śpiewaj, Pawełku... Śpiewaj dalej... Cała nadzieja w tobie... — powiedział błagalnie i Pawełek znów zaśpiewał.

Zaśpiewał serenadę Szuberta i kapitan westchnął z ulgą.

Urzekające dźwięki pieśni popłynęły tryumfalnie w noc i zdawało się, że śpiewa ją spokojny i szczęśliwy człowiek. Lecz kiedy kapitan zaświecił latarką i spojrzał na zegarek, Dochorow dojrzał w oczach Pawełka straszliwy niepokój. Śpiewał i pytająco spoglądał na kapitana, który wpatrywał się w ciemnośc, starając się w niej jak gdyby dostrzec coś oczekiwanego, ale i niepokojącego zarazem. Potem powziąwszy, jak widać, decyzję, zgasił latarkę i zawołał z cicha:

— Szykować się do ataku!

Rozkaz jak błyskawica obiegł patrole, wpadł do schronu — i okop zaczął się szybko wypełniać marynarzami.

Pieśń wciąż brzmiała, pętając serca i usypiając myśli, lecz marynarze stali u wylotów okopu surowi i groźni. Czekali — i Dorochow zrozumiał, na co: na sygnał do ataku. Podszedł do kapitana Mitiakowa i po prostu, bez zbędnych słów, wręczył mu małą oprawną książeczkę.

— Weźcie ze sobą w bój, towarzyszu Mitiakow.

— Dziękuję, nie zawiodę — odparł ten równie krótko. Gdzieś z przodu zabrzmiał silny wybuch i zagłuszył pieśń. Wysoki płomień rozjaśnił niebo z prawej strony przed okopem i okop odpowiedział głośnym „Hura".

— No, Pawełku, uciekaj... zaczęła się wojna — rzekł pośpiesznie Gałkin, chwytając za granat.

Pawełek poprowadził Dorochowa do schronu dowództwa. Trzy, cztery miny z trzaskiem wybuchły przed okopem, nim dostali się do miejsca osłoniętego. Schron trząsł się w posadach, a Pawełek usiadłszy przy stole zaczął chciwie pić herbatę.

— Ochrypłem — powiedział rzeczowo. Wyśpiewałem cały zeszyt, póki oni się doczołgali.

— Kto się doczołgał?

— Kandyba, Bajmuratow i Wasia Pietrow — dokładnie wymienił Pawełek i Dorochow poprosił go o bliższe szczegóły.

Smacznie popijając herbatę i przerywając sobie chwilami, aby witać szczególnie blisko wybuchające miny lub pociski zachwyconymi słowami „a to nieźle!", Pawełek opowiedział, że dzisiaj dowódca batalionu i oficer oświatowy odkryli mu tajemnicę wojskową: oto tej nocy saperzy mieli pójść na ochotnika na tyły faszystów, mieli dotrzeć do DZOT'u,*) znajdującego się z prawej strony i wysadzić go w powietrze. Dowódca batalionu prosił go, żeby śpiewał tego dnia jak najdłużej, i Pawełek musiał przypomnieć sobie wszystko, co śpiewała jego siostra, a ona całymi dniami bębniła tego Szuberta, aż uszy więdły. Dowódca batalionu powiedział jeszcze, żeby śpiewał jak może najlepiej; żeby zasłuchani „fryce" przegapili saperów, którzy będą się czołgać w ciemności tuż obok nich.

Pawełek zaśmiał się: pewnie dobrze śpiewał, bo oto jak buchnął faszystowski DZOT! Teraz, nad ranem, marynarze już na pewno siedzą w niemieckich okopach i Gałkin zdobędzie dla niego parabellum...

W kącie zadzwonił telefon. Łącznik odpowiedział, że Fiołek słucha. Potem wezwał „Niezapominajkę" i prosił o przekazanie „Rezedzie", że „Fiołek" żąda skierowania ognia na północne zbocze wzgórza 127,5, dokąd cofnęli się wyparci z okopów Niemcy.

Ustał już huk przelatujących min i w schronie zrobiło się cicho. Pawełek ziewnął nagle i opadł na pryczę. Zamknął oczy, podsunął dłoń pod policzek i zasnął.

Spał mocno i spokojnie, jak śpią dzieci, które nabiegały się sporo w ciągu dnia. Dorochow patrzył nań i myślał o tym, że wypadnie stoczyć poważną walkę z Gałkinem: chłopca trzeba wysłać na „wielką ziemię"**), ażeby zachować jego cudowny głos.

Pawełek poruszył się, Dorochow przykrył go troskliwie kożuszkiem, porzuconym tu przez kogoś przed atakiem. Chłopiec otworzył ze snu oczy.

— Śpij, śpij... syreno... — powiedział cicho Dorochow. — Śpij, syneczku...

— Szczury — odrzekł Pawełek i uśmiechnął się. — Szczurzyska przebrzydłe... Ja ich... poczekaj... w samo morze...

Mruknął jeszcze coś przez sen i zasnął.

Dorochow w oczekiwaniu na łącznika, który go miał odprowadzić z powrotem do punktu dowództwa, przysiadł się do stołu i zaczął przeglądać jakąś zniszczoną książkę.

Książka należała jak widać do Pawełka. Na okładce był narysowany człowiek z brodą w dziwnie różnobarwnym fantastycznym stroju. Szedł po kolana zanurzony w wodzie. Grał na flecie, a za nim wpełzała do wody lawina czarnych obrzydliwych szczurów. Pełzły, wyszczerzywszy swoje obmierzłe pyszczki, błyszczące złymi oczkami, kąsające i odpychające się nawzajem, pragnąc być jak najbliżej cudownego fletu, który oczarował ich tępe, ale miłujące muzykę mózgi. A wartki prąd wody unosił je do kolan grajka, i całe ich mnóstwo płynęło w dół rzeki brzuchami do góry.

Dorochow otworzył książkę i uśmiechając się zaczął czytać starą baśń o czarodziejskim szczurołapie...

L E O N I D   S O B O L E W

*) DZOT — obronny bunkier betonowy.
**) „Wielka ziemia" — tereny na lądzie, nie objęte okupacją niemiecką (uw. tłum.).

ŚWIATŁO NA DNIE

(dokończenie ze str. 14)

— Peryskopowa! — rzekł dowódca.

— Jest peryskopowa!

— Góra!

Poruszana elektrycznym silnikiem pomocniczym przesunęła się rura peryskopu.

Mróz przylgnął do okularu.

— Ho, ho, ho!... Ale zebrało się tutaj, jak widzę, towarzystwo!... Noc jest widna...

— Jak to noc? — przerwał Plichta spoglądając na zegarek, który wskazywał drugą. — Do licha, zupełnie straciłem rachubę czasu!... Byłem pewny, proszę ciebie, że to wczesne popołudnie!

— Cztery!... Nie, pięć trałowców! — mówił Mróz. — Jest także niszczyciel, gromada ścigaczy!... Tuż przy nas dwa holowniki!... A to co za diabeł?... Ależ tak, nie mylę się, to wali „Smok"!... Poznaję jego dźwig do podnoszenia wraków!... Za późno, bracie! — mruczał pod nosem z zadowoleniem, dobrodusznie. — Musztarda po obiedzie, bracie!

— A my nie jesteśmy wrakiem, proszę ciebie! — wtrącił Plichta.

— I nie będziemy! — uzupełnił Mróz. Puścił uchwyty i odwrócił głowę od okularu.

— Peryskop dół!... Do wynurzenia!... Oba silniki pół naprzód!... Ster prawo na burt!... Trzeba ominąć naszych niedoszłych wybawicieli!

I wreszcie uroczystym mimo woli głosem:

— Otworzyć właz!

— Ukłucie w uszach...Łoskot rozpoczynających swoją pracę Diesli... I przez zatrute, smrodliwe powietrze przebiegł pierwszy, pędzony przez wentylatory strumień chłodnego powietrza, będący dla umęczonych ludzi życiem samym. Płuca chciwie chłonęły ożywczy tlen.

Okręt kołysał się teraz silnie. Posłyszano plusk wody za burtą i świst wichru na obudowie pomostu i antenie. Fala wciąż jeszcze musiała być duża. Witali ją radośnie, była bowiem odmianą po martwym bezruchu tam, na dnie... Zjawiskiem pożądanym, jak wszystko, co potwierdzało, że przecież udało im się wrócić między żywych... Równie upragnionym, jak widok gwiazd... Złociste ich gwoździe tkwiły na tej połowie nieba, z której wiatr wymiótł już chmury. Wysrebrzył księżyc fale, w wielkich, szumnych rozkołychach nacierające na okręt. Poprzez rozgwar morza przedarł się dźwięk świeży i mocny jak praca: zbiorowy ryk syren.

— Cieszą się! — odezwał się Stanisław do przyjaciela.

Stali obaj na pomoście dowodzenia, wciśnięci między rurę głosową i kompas, rzucani wraz z okrętem przez gniewne morze. Głębokimi wdechami pili jędrne powietrze, sycąc do woli zmysły i serca niedocenianym przeważnie przez zwyczajnych zjadaczy chleba smakiem życia.

— Podnieś no głowę, Jurku!... Widzisz ten śpiesznie pędzący obłok, prześwietlony przez księżyc?... Wygląda jak nalany srebrem, prawda?

— Dobrze jest żyć! — po prostu stwierdził w odpowiedzi Plichta.

Stanisław porywczym gestem wyciągnął do niego dłoń i zajrzał mu z bliska w oczy.

— Ściśnij mi ją Jurku, ale mocno!... — Coś niby wzruszenie zadrgało w głosie dowódcy. — Tak, dziękuję ci!... To było mi, widzisz, potrzebne! ...Ale, ale!... Stachowiakowi należy się Krzyż Zasługi — na rękawach drugi kąt!...) A mat Jankowski, ten magik od mandoliny, dostanie poza kolejką dwa tygodnie urlopu!*

— Słusznie, proszę ciebie!... Chłop znalazł się rzeczywiście w kropce!

Przeciągły, gromadny salut okrętowy, wichrem niesiony, poniósł się ponownie po ruchomych pagórach wodnych, na których ukazała się, ginąc im co chwila z oczu, przesłaniana przez fale, zbliżająca się szybko motorówka.

— To do nas! — rzekł Jerzy.

— I dobrze, bo szkoda mi czasu!

— Tak ci śpieszno do „starego"?

Stanisław spojrzał w stronę zachodu, gdzie odbita od niskiego pułapu chmur, jaśniała daleka łuna świateł ich portu macierzystego.

— Oj, nie do „starego"! — odpowiedział miękko.

— Ty pantoflarzu! — w kpiarskim, uśmiechu pokazał Plichta małe, ostre zęby.

Ale Mróz zmarszczył brwi.

— Nie bądź głupi, Jerzy! — powiedział surowo. — Kto wie, czy nie było łatwiej walczyć mi o życie, niż jej biernie wypatrywać oczy w tę straszną noc!

M I E C Z Y S Ł A W   Z Y D L E R

*) Dwa kąty na rękawach — starszy bosman.

INDONEZJA

(dokończenie ze str. 11)

Po czym śpiesznie ogłosił stan wyjątkowy w kraju, zdelegalizował partię komunistyczną i obwieścił wszem i wobec, że „komuniści rozpoczęli powstanie". Jak dotąd wszystko szło według planów, ustalonych z mr. O. z amerykańskiego SS. Wprędce jednak okazało się, że reakcja indonezyjska nie doceniła woli oporu demokratów.

WYBUCH POWSTANIA

Powstanie wybuchło naprawdę. Dziś na terytorium Republiki Indonezyjskiej wre walka, częściowo partyzancka, częściowo prowadzona przez regularne oddziały wojskowe, które porzuciły służbę Hatty, przeciw grabarzom Indonezji. Rząd w Dżokiakarta unika, jak dotąd rozpisywania się o swoich „sukcesach bojowych": do 7 grudnia ograniczył się do wydania komunikatu, że policja „aresztowała 3 tysiące powstańców"...

Zdecydowana akcja organizacji ludowych zmusiła, oczywiście, Hattę do lepszego zamaskowania swych konszachtów z Holendrami. Nie należy jednak mniemać, jakoby zaprzestał on usiłowań pojednania się z obcym imperializmem. W początkach grudnia Hatta spotkał się był w Kaliurangu z holenderską misją rządową pod przewodnictwem ministra spraw zagranicznych Stikkera. Stikker miesiąc przedtem bawił w Waszyngtonie, gdzie po 3-dniowej konferencji z Marshallem obwieścił, że „uzgodnił z nim taktykę walki z frontem komunistycznym w Azji" i że „obecnie rząd Hatty powinien stanowczo współpracować z Holandią". Jakoż na to się zanosi, jakkolwiek rozmowy w Kaliurangu doraźnych rezultatów nie przyniosły. Wiele wskazuje na to, że Hatta czuje za sobą obecnie utajone poparcie „tego trzeciego" z USA i stawia Holendrom wygórowane w ich pojęciu żądania. Ci tymczasem zapowiedzieli powołanie z dniem 1 stycznia 1949 prowizorycznego rządu „Stanów Zjednoczonych Indonezji" bez względu na stanowisko Hatty. Należałoby mniemać, że pod naciskiem USA dojdzie w końcu do „porozumienia". Ale nie należy wątpić, że porozumienie to nie przyniesie frontowi imperialistycznemu wielkich korzyści. Dublowanie roli Czang-Kai-Szeka może być ponętne, ale nie kończy się dobrze. Natomiast przeciwnie — bardzo źle. Toteż „Neuwerlandsche Courant" mądrze robi, zastanawiając się z łezką nad perspektywami (raczej ich brakiem) polityki holenderskiej w Azji. „Perła korony" została stracona — wątpliwe, czy jubilerzy typu p. Hatty zdołają ją osadzić z powrotem.

K R Z Y S Z T O F   W O L I C K I

(„Świat i Polska")

ECHA UCHWAŁY PREZYDIUM Z. G. L. M.

Redakcja nasza otrzymała od jednego z członków LM list, który ze względu na powagę wypowiedzi i poruszone w nim zagadnienia, uważamy za celowe podać do wiadomości naszych ligowców.

Przeczytałem niedawno uchwałę Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Słusznie potępia ona szkodliwą działalność niektórych Ogniw LM, wynikającą, bądź to z nieświadomości celu do którego LM dąży, bądź zupełnie świadomą, prowadzącą do zdyskredytowania organizacji.

Ale czy nie jest godnym potępienia fakt, że znaczna większość naszych niższych ogniw organizacyjnych nie przejawia żadnej działalności, nie podejmuje żadnych kroków, prowadzących do realizacji wzniosłych celów, jakie postawiła przed nami obecna rzeczywistość?

Co sobie wyobrażają panowie prezesi i członkowie zarządów naszych ogniw terenowych? Czy zapomnieli że przyjmując kandydaturę, przyjmowali na siebie obowiązek rozbudowy organizacji na swym terenie?

Czy to, że niektóre „aktywniejsze" Zarządy ograniczają swą działalność do zbierania od podległych mu ogniw organizacyjnych składek i sprawozdań, nie jest godne potępienia?

Czy nie jest godnym potępienia fakt, że wiele Zarządów, tak Obwodów jak Oddziałów nie raczy przesłać podległym sobie ogniwom odpisów instrukcji i okólników, nieraz bardzo ważnych?

Może jednak jest jakieś wytłumaczenie tego stanu rzeczy? Może Zarządy te nie wiedzą, jak się zabrać do tej pracy? Może nie mają warunków rozwinięcia działalności? Może nie chcą pracować dla Polski Ludowej?

Być może, bo...

...bo do Zarządów, Oddziałów Obwodów, a nawet i Okręgów wybiera się ludzi, którzy nie mają „zielonego pojęcia" o problemach gospodarki morskiej, sportach wodnych, dla których m/s „Batory" z powodzeniem może być zbiornikowcem lub nowoczesnym pancernikiem, u których pojęcie morza (o ile go widzieli) kojarzy się nierozerwalnie z plażą w Sopocie, albo z rejsem na pokładzie „Telimeny"...

...bo na zebraniach wyborczych nie widzi się ludzi, których stosunek do spraw morskich nie jest zaczerpnięty z Vernego, ani związany z plażą sopocką, ale wynika z gruntownej znajomości tych spraw, których popularyzacja leży w kompetencji LM

...bo nie widzi się żeglarzy i wioślarzy, stoczniowców i wodniaków, pracowników instytucji związanych z morzem lub komunikacją rzeczną, ludzi, którzy ciągle stykają się z zagadnieniami, zrozumienie których powinna szerzyć Liga Morska.

...bo członkowie takich organizacji, jak Polski Związek Żeglarski, Yacht Klub Polski, Związek Wioślarski, Polski Związek Kajakowy, Yacht Kluby Regionalne, ZHP, Polski Związek Pływacki nie interesują się pracami Ligi.

...bo do Zarządów wybiera się ludzi, którzy są już kierownikami, dyrektorami lub prezesami w dziesięciu instytucjach czy organizacjach,

...bo Zarządy nie znają statutu i nie interesują się prasą ligową,

...bo władze wielu ogniw rekrutują się niejednokrotnie z ludzi dnia wczorajszego, którym specjalnie zależy na sabotowaniu wszelkich poczynań, zmierzających do ugruntowania władzy ludowej w Polsce.

Zdarzają się wypadki, że młodzież (bo ta najaktywniej pracuje w kołach szkolnych LM) zwraca się do wyższych komórek organizacyjnych, z prośbą o umożliwienie jej pracy przez otwarcie powiedzmy, przy Obwodzie, modelarni, czy świetlicy ligowej, albo o pomoc przy organizowaniu flotylli sportowej i deklaruje czynny udział w realizowaniu wspomnianych projektów. Obwód ma możliwości sfinansowania tych zamierzeń bez uciekania się do komercjalizacji. Lecz pan prezes ogranicza się do słów: „mam to również na względzie" albo „w najbliższej przyszłości zrealizujemy ten projekt". I na tym koniec.

A w terenie są olbrzymie możliwości zorganizowania okręgowego ośrodka sportów wodnych. Niestety, projekt pozostaje tylko projektem. Okręg też się o to nie troszczy, a nie cała młodzież może być przeszkolona w ośrodkach centralnych.

Wtedy Koło musi ograniczyć się jedynie do popularyzacji wśród swych członków zagadnień morskich, akcji imprezowej, prymitywnego, domowego (jeśli szkoła nie ma pracowni zajęć praktycznych) modelarstwa, budowy jednej, lub dwu łodzi. Do żeglarstwa, czy wioślarstwa może przygotować się jedynie teoretycznie.

Lecz to dotyczy jedynie Koła, w którym jest kilka jednostek oddanych sprawie morza.

Opiekunowie Kół i członkowie Zarządów Obwodów i Oddziałów, winni budzić wśród młodzieży zrozumienie spraw morskich, zamiłowanie do pracy na morzu, i chęć żeglowania po jego spokojnej, czy wzburzonej powierzchni.

W większości wypadków do rozbudzenia tego, że się tak wyrażę instynktu morskiego, wystarczy jeden tylko impuls w postaci rzeczowej pogadanki, czy referatu o tematyce morskiej.

Lecz aby nie był to przysłowiowy słomiany ogień i praca Koła nie skończyła się na zatwierdzeniu przez Walne Zebranie planu pracy, winien tak opiekun, jak i Obwód, czy Oddział, pracę tę kontrolować i zapał do niej ciągle podsycać.

Cóż, kiedy Opiekunów, jak się orientuję, mało interesuje praca i samo istnienie Koła, a władze organizacyjne, w których kompetencje wchodzą te zadania, często jak to na wstępie uwidoczniłem, lekceważą swe obowiązki.

Dlatego więc dążeniem naszym winno być, by na kierownicze stanowiska w naszej organizacji dostawali się ludzie predestynowani do tego.

Wtedy po 10 najdalej latach, choć nie będziemy państwem morskim tak, jak ZSRR, lub inne kraje, moglibyśmy jednak nazwać się narodem morskim.

(—) Świderski Andrzej

List niniejszy jest najlepszym dowodem, że powzięta przez Zarząd Główny uchwała była słuszna i znajduje żywy oddźwięk wśród członków naszej masowej organizacji.

W związku z poruszonymi przez Was zagadnieniami wyjaśniamy, że dla ułatwienia akcji prelegenckiej, Wydział Wydawniczy LM, opracował tematykę dla Biblioteczki Ligowca. Jej pojedyncze tomy zaczną się wkrótce ukazywać na rynku księgarskim.

Prosimy wszystkich aktywistów ligowych o zabieranie głosu na poruszone przez autora listu tematy i o nadsyłanie swoich na ten temat uwag.

Do Wszystkich Ogniw Organizacyjnych Ligi Morskiej

Na posiedzeniu Zarządu Oddziału Ligi Morskiej przy Okręgu Warszawskim LM postanowiono przyjąć następującą uchwałę:

Doceniając znaczenie wydawanej przez Ligę Morską i Marynarkę Wojenną prasy morskiej („Morze i Marynarz Polski"), oraz jej rolę w uaktywnieniu i wychowaniu członków LM Oddział uchwala co następuje:

1. **Zgłosić zbiorową prenumeratę na miesięcznik „Morze i Marynarz Polski", obejmującą wszystkich członków naszego Oddziału.**
2. **Rozliczenie za prenumeratę przeprowadzać najpóźniej do dnia 5 każdego miesiąca.**
3. **Zwrócić się do wszystkich ogniw organizacyjnych na terenie kraju z apelem powzięcia i zrealizowania podobnej uchwały do dn. 31 marca 1949 r.**
4. **Zwrócić się do Redakcji Czasopism Morskich z prośbą o opublikowanie danych z przebiegu w/w akcji z wyszczególnieniem nazwisk ludzi, którzy najbardziej się wyróżnili i wyznaczyć nagrody dla najbardziej aktywnych ogniw.**

ZARZĄD

KSIĄŻKI

„PODWODNY CIOS"

Popularyzowanie zagadnień wojennych wśród szerokich rzesz w dobie wojen totalnych, ogarniających swym zasięgiem całe społeczeństwo, obie jego płcie i coraz to pojemniejszy wachlarz roczników, wcielanych do bezpośredniego i pośredniego obsługiwania skomplikowanej broni — ma swój głęboki sens — słuszności, którego nie potrzeba chyba dowodzić.

Wydawnictwa ukazujące się u naszego sojusznika wymownie świadczą, że w ZSRR rozumie się to zagadnienie należycie. Radzieckie książki informujące czytelnika o rozwoju współczesnej broni są pisane zajmująco, rzeczowo i odznaczają się wyczerpującym ujęciem omawianego tematu.

Ale to jeszcze nie wszystko — mam właśnie w ręku drugie wydanie dwustustronicowej bogato ilustrowanej książki pt. „Podwodny cios" („Udar pod wodoju"), napisanej przez znanego publicystę radzieckiego — Pierl'ego i wydanej w Moskwie.

Temat, o którym traktuje wspomniana książka jest mi znany zawodowo w całej jego osnowie i wszystkich szczegółach, a mimo to ze zdziwieniem „łapię się" dopiero na stodwudziestej stronie i w czwartej godzinie od momentu, gdy książkę tę wziąłem do ręki... po prostu nie spostrzegłem, nie zdałem sobie sprawy, jak upłynął mi ów czas! Cóż więc mogło być przyczyną zjawiska, które nigdy dotąd nie panowało nade mną — nawet wtedy, gdy w trzynastej wiośnie życia dostawał się wreszcie do moich rąk upragniony i dawno poszukiwany następny tom obfitej płodności literackiej sławetnego Karola Maya. Po krótkim namyśle stwierdzam niezbity fakt — oto nic innego jak tylko forma i sposób podania całego cyklu wiadomości o broni podwodnej opanowały całą moją uwagę. Podświadomie przykuwało mnie do kartek, zapisanych nota bene w obcym języku, jedyne pytanie: — jak on to ujął i jak podał czytelnikowi? Ujął rzeczywiście prosto, przejrzyście i jakoś szczególnie „ujmująco".

Nie wierzę wprost, aby tą książka nie zajęła każdego młodego czytelnika polskiego, jeżeli się dostanie do jego rąk przetłumaczona, tak dobrze, jak jest napisana.

Czyż nie zainteresuje Was, jak podwodne okręty — liliputy, zakradłszy się pod potrójne zagrody sieciowe do jednego z norweskich fiordów, „wykończyły" tam pancernego olbrzyma „Tirpitza", liżącego się w odosobnieniu pod osłoną dziesiątków dział plotn. i samolotów myśliwskich z groźnej rany, zadanej mu torpedą radzieckiego okrętu podwodnego?

Albo czy nie zaciekawi Was jak powstały pierwsze miny morskie, ich rozwój na przestrzeni pół wieku i obecny stan techniczny?

Z książki Pierl'ego dowiadujemy się wielu sensacyjnych szczegółów z przebiegu walk i przygód podwodnych okrętów, nurków głębinowych i ludzi — torped.

Zwięzłe, tak bezpośrednie i zaciekawiające czytelnika opisy, jak już powiedziałem, uzupełnione są niemniej przejrzystymi rysunkami. Te ostatnie warte są nawet większego zainteresowania się nimi nawet ze strony zawodowców — na przykład w dziedzinie wykorzystania ich jako materiału do sporządzania przejrzystych pomocy szkolnych.

Przy opisie powietrznego ataku torpedowego na okręty znajduje się na przykład rysunek, który jasno i zrozumiale oddaje i wbija w pamięć wszystkie trzy fazy tej operacji: widzimy więc wyraźnie napad szturmowców na okręty, następnie postawienie powietrznych zasłon dymowych i wreszcie wykonanie spoza nich właściwego śmiercionośnego ataku torpedowców powietrznych.

My tego rodzaju książek nie posiadamy, nie można nazwać książkami kilku skromnych broszurek niejednokrotnie dość naiwnych lub nawet noszących, co gorsze piętno laicyzmu i nonszalancji ich twórców i wydawców.

Książki, w rodzaju opisywanej, tłumaczyć należy nieodzownie. Nie jest to jednak tak łatwe, jakby się pozornie wydawało. Dla dobrego wykonania tej pracy trzeba przede wszystkim znać przedmiot, władać piórem przynajmniej tak, jak widelcem, no i nie tłumaczyć „komiendor" na „komandor", jak to się czasami zdarza „Filmowi Polskiemu".

NAUTA

SPROSTOWANIE

W numerze 1/49 w art. „Radziecka Marynarka Wojenna" na str. 10 (1 szp.) w wierszu 10, zdanie zaczynające się od słów: „W ciągu..." winno brzmieć: „W ciągu dwu pierwszych pięciolatek zbudowano ok. 500 okrętów, to znaczy cztery razy więcej, niż w ciągu dziesięciu lat carskich rządów".



TREŚĆ

WYDAJE

Liga Morska i Marynarka Wojenna

Redaktor Naczelny

Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.

Redakcja techniczna

Stanisław Biskupski, kpt. mar.

Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86 210

Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00

Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"



SAMOLOT

nauczył się pływać...

...w 1912 r. W tym to roku młody, rosyjski konstruktor, inżynier Dymitr Pawłowicz Grigorowicz zbudował i wypróbował pierwszy w świecie samolot typu „latająca łódź", nazywając go M-1. Wodnosamolot ten, będący wówczas szczytem techniki, był dwupłatowcem. Kanciasty drewniany kadłub w kształcie łodzi i dwa pływaki umieszczone na krańcach skrzydeł umożliwiały samolotowi utrzymywanie się na spokojnej powierzchni morza. Między skrzydłami, połączonymi licznymi zastrzałami oraz oplątanymi kilometrową siecią drutu, był umieszczony silnik o pchającym śmigle.

D. P. Grigorowicz, ulepszając kolejno swój wynalazek, skonstruował całą serię morskich samolotów: M-2, M-4 i M-5. Wodnosamolot typu M-5 po udanych próbach lotniczych i „żeglugowych", przeprowadzonych w 1914 r., wszedł w skład rosyjskiej floty wojennej i eksploatowany był aż do 1921 roku włącznie. Przy szybkości wodowania równej 68 km/godz., osiągnął on w powietrzu szybkość do 130 km/godz., co było w tym czasie dobrym wynikiem, nawet dla samolotu lądowego.

Doświadczenia z kolejnymi typami wodnosamolotów Grigorowicza pozwoliło na dodanie samolotowi „Ila Muromiec" pływaków i stworzenie tym samym pierwszego w świecie ciężkiego wodnosamolotu. Ap.

„KONTROLA"

Przetarłem oczy, sprawdziłem zegarek, kalendarz, kompas, zadzwoniłem do PIHM-u, wypiłem dwie szklanki wody sodowej z sokiem (malinowym), uszczypnąłem się w udo, a mimo wszystko niezwykłe zjawisko trwało i ani rusz nie chciało ustąpić. Dopiero kiedy z całej siły stuknąłem kolanem w biurko doszedłem do przekonania, że to na co patrzyłem nie jest złudzeniem, a bardzo smutną rzeczywistością.

Tą wyżej wzmiankowaną, smutną rzeczywistością była niemiecka mapa hydrograficzna wydana w Hamburgu W DRUGIEJ POŁOWIE 1948 r. Wydawcy tej mapy wyszli najprawdopodobniej z założenia, że klęska hitlerowskich Niemiec w 1945 r. to jest zwykłe nieporozumienie towarzyskie, którego nie należy traktować serio, i które da się załagodzić przy najbliższej sposobności, i prędzej czy później wszystko wróci do dawnego stanu rzeczy. A więc nie będzie żadnego tam Gdańska, tylko znowu jak ongi, Danzig, Weichsel, Neufahrwasser, Langfuhr, Zoppot, Elbing, Koliebken, Hoch Redlau, Adlershorst (czyli „Orłowo" — gdyby się ktoś pytał), Oblusch, Kielau, Putzig, Hela itd. itd. Tak też i swoje marzenia niemieccy wydawcy zrealizowali na wydanej przez siebie mapie.

Oczywiście z początku porwał mnie śmiech pusty, a potem litość i trwoga, jak to już powiedział raz nasz wielki poeta, tylko, że w nieco odmiennych okolicznościach. Bo i rzeczywiście, śmiać się właściwie nie ma z czego, ale co do trwogi to i owszem można ją mieć.

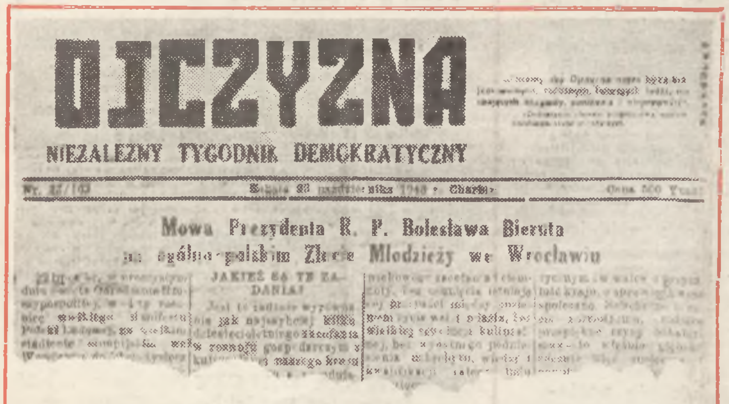
Obawiałem się bowiem, że podstępni rewizjoniści niemieccy ukradkiem opracowywali mapę i pchnęli ją w świat, uniknąwszy kontroli władz okupacyjnych stref zachodnich. Mimo to z zainteresowaniem szukałem oznak owej kontroli. W chwili, kiedy pogrążałem się już w czarnej rozpaczy, wreszcie natknąłem się na poszukiwany nadruk: „...Herausgegeben vom Deutschen Hydrografischen Institut, Hamburg, mit Ermächtigung des Allierten Kontrollrates Deutschland".

To mnie nieco uspokoiło, bo prawdę powiedziawszy jeśli jest aprobata okupacyjnych władz brytyjskich, to wszystko jest o key, czy też może raczej ...alles gut, co i tak obecnie prawie na jedno wychodzi.

Tylko obecnie zastanawia mnie jedno pytanie: czy przypadkiem ta kontrola nie potrzebowałaby jeszcze jednej kontroli... (bis)

15.000 mil pod żaglami

Trzymasztowy, szkolny żaglowiec radziecki, „Sekstant" przepłynął ostatnio trasę Leningrad — Władywostok, bijąc rekord radziecki jeśli chodzi o długość rejsu. Żaglowiec ten bowiem po wyjściu na Atlantyk nie skierował się przez kanał Panamski, jak to czyniły inne statki szkolne dla skrócenia trasy, lecz przez cieśninę Gibraltaru i m. Śródziemne wszedł do kanału Sueskiego, po czym przez Ocean Indyjski dotarł do Władywostoku, przebywając w ciągu pół roku 15 000 mil morskich.



OJCZYZNA

NIEZALEŻNY TYGODNIK DEMOKRATYCZNY

Mowa Prezydenta R. P. Bolesława Bieruta na ogólno-polskim Zlocie Młodzieży we Wrocławiu

JAKIEŻ SĄ TE ZADANIA?

Od jednego z naszych Czytelników otrzymaliśmy numer „Niezależnego Tygodnika Demokratycznego — Ojczyzna", wydawanego przez Polaków w Charbinie (Chiny Ludowe). Z radością stwierdziliśmy, że wszelkie przejawy życia w kraju znajdują żywe echo wśród chińskiej Polonii, którą szczególnie interesuje się obecną naszą gospodarką morską. Świadczy o tym stosunkowo duża ilość artykułów i wzmianek na temat ruchu w naszych portach, rozbudowy floty i urządzeń technicznych. W numerze tym przedrukowany został z naszego czasopisma rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej kontradm. W. Steyera wydany z okazji Święta Morza.

Czytelnikom „Morza — Marynarza Polskiego" w dalekim Charbinie Redakcja tą drogą przesyła serdeczne pozdrowienia.

Pantofle à la dorsz



Po zakończeniu prób z garbowaniem skóry dorsza, surowiec ten znajdzie szerokie zastosowanie w przemyśle galanteryjnym i zdobniczym. Jak się bowiem okazało, skóra z dorsza doskonale nadaje się do wyrobu pantofli damskich. Fakt ten jest jeszcze jednym potwierdzeniem słuszności popularnego sloganu: „dobra gospodyni — cuda z dorsza czyni".

RAD w wodach oceanu

Odkryty przez naszą rodaczkę Marię Curie - Skłodowską, rad odgrywa dziś w medycynie, zwłaszcza w leczeniu raka i nowotworów, bardzo poważną rolę. Na kuli ziemskiej jest jednak go tak mało, iż nie ma mowy o powszechnym zastosowaniu go w lecznictwie.

Olbrzymie ilości radu posiadają natomiast wody oceanów. Według obliczeń uczonych, w wodach mórz i oceanów znajduje się około półtora tysiąca ton cennego pierwiastka przedstawiającego wartość kilkuset tysięcy bilionów złotych, co równa się kilkudziesięciokrotnej wartości majątków wszystkich narodów świata.

DYPLOM...

...można otrzymać nie tylko za wykonaną pracę naukową, ale również za rekina — ludojada.

Muzeum Morskie w Szczecinie wręczyło onegdaj załogom poszczególnych statków, wracających z połowów, dyplom uznania za pamięć o zbiorach dla muzeum. Załoga statku „Urania" dostarczyła delfina, „Neptun" — rekina-ludojada, „Neptunia" — szereg rzadkich okazów fauny morskiej.

TUMAK

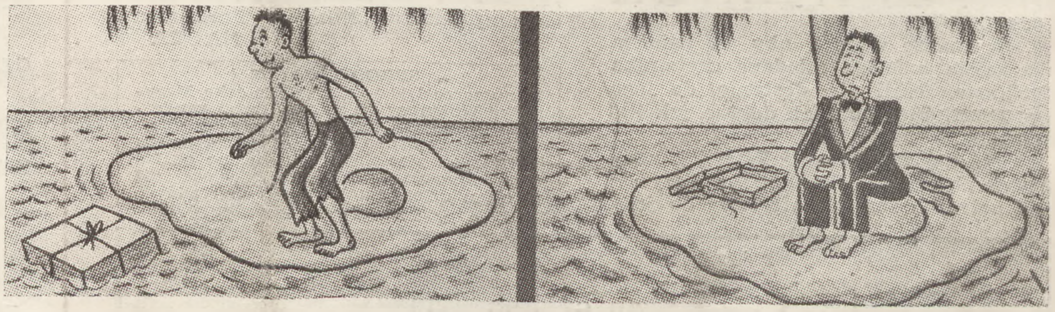
Rybacy Pomorza Dalekowschodniego zaczęli po raz pierwszy stosować nocny połów ryb przy pomocy światła elektrycznego. Próbne łowy dały zadowalające rezultaty. Według oświadczenia specjalistów, statek urządzony do nocnego połowu ryb, może zwiększyć połów w porównaniu z dziennym o 30 i więcej procent.

W roku bieżącym po raz pierwszy zorganizowano połów ryby — tumaka.

Tumak z reguły przebywa w wodach podzwrotnikowych i zwrotnikowych, lecz latem przenosi się również na wody strefy umiarkowanej. Największe okazy tej ryby ważą około 385 kg. Mięso ich odznacza się dobrym smakiem i wspaniale się konserwuje.

W chwili obecnej w przedsiębiorstwach Władywostoku buduje się 6 specjalnych statków do połowu tumaka

RYSUNEK BEZ PODPISU



Podpis, który czytacie w tej chwili jest tylko luźno związany z zamieszczonym rysunkiem. Chodzi mianowicie o odpowiedź na pytanie: jeśli istnieje rysunek bez podpisu, to czy może istnieć również dowcip bez rysunku. Redakcja „Z Bocianego Gniazda" po gruntownym przestudiowaniu tego zagadnienia, orzekła jednogłośnie (przy jednym wstrzymującym się od głosowania), że tak jest, i owszem, może być. W związku z tym wyżej wymieniona Redakcja postanowiła rozpisać między swoich Czytelników oddawna niezapowiadany

KONKURS NA NAJSŁABSZY DOWCIP MORSKI

Udział w konkursie mogą wziąć wszyscy. Pierwszeństwo mają entuzjaści i sympatycy miesięcznika „Z Bocianego Gniazda". LAUREATOWI zostanie przyznana nagroda w postaci jednej tabliczki czekolady wraz z opakowaniem, o ile w terminie nadeśle rozwiązanie oraz 200 zł na zakup czekolady. Jury konkursu stanowić nie będą: JANUSZ MINKIEWICZ, STEFANIA GRODZIEŃSKA, JAROSŁAW IWASZKIEWICZ, LEON KRUCZKOWSKI oraz szereg przedstawicieli i delegatów.

Termin nadsyłania odpowiedzi — nieprzekraczalny.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półrocz... — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO-Warszawa I-8000. — F... : ...AF, SIB, K. Komorowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, A. Pluciński. Druk. w Z. G. „P.W." Nr 4 w Gdyni Nr 55. Klisze wykonano w Zakł. ... Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-16121